No.514
KOKU-FAN
航空ファン
October 1995
10
IAT '95
インターナショナル・エアタトゥー速報
零戦 北海道を飛ぶ, 台湾のF-104
特集 SR-71ブラックバード 再配備
ブライトリング・ワールドカップ・ガイド, 松島基地航空祭
連載● 日本陸海軍航空部隊, 航空博物館
61-12

LOCKHEED MARTIN
SR-71 BLACK BIRD

Photography by Dave Begy

LOCKHEED MARTIN SR-71 BLACK BIRD RETURNED TO THE U.S. AIR FORCE'S INVENTORY HERE TODAY

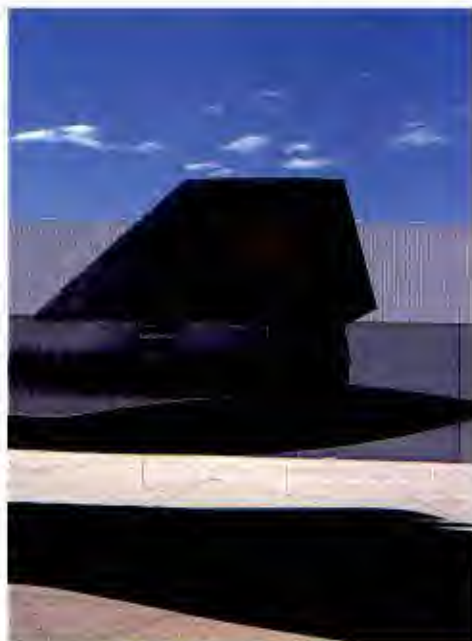
（解説：石川潤一）

6月28日，ロッキード・マーチン社スカンクワークス部門はカリフォルニア州のパームデイル工場において，SR-71Aブラックバード超音速偵察機の現役復帰式典を行なった。米空軍は1990年1月26日，カリフォルニア州ビール空軍基地でSR-71Aの引退式典を行なったが（90年5月号P.6参照），それから5年半たって黒い怪鳥は舞い戻ってきた。冷戦構造の崩壊で役目を終えたはずのブラックバードが，東西緊張のタガが外れて頻発する地域紛争に駆り出されるため再登場するというのも，歴史の皮肉だろう。SR-71Aの現役復帰は94年3月12日に北朝鮮（朝鮮民主主義人民共和国）が，IAEA（国際原子力機関）の核査察を不満としてNTP（核不拡散条約）からの脱退を発表したことに端を発している。朝鮮半島の不穏な雲行きに米議会が敏感に反応，上院軍事委員会（SASC）が保管状態にあったSR-71A現役復帰の費用として，95年度予算に約1億ドルの出費を認めたのがきっかけである。

再就役1番手となったのはNASAの試験機として使われていたSR-71A（64-17971）で，1月12日にエドワーズ空軍基地からパームデイルへ移動，整備や偵察機材搭載などの改修作業を行なった。そして4月26日，NASAのエド・シュナイダー，マータ・ボンメイヤーの操縦で飛行を再開，5月23日には初の超音速飛行試験を行なっている。現在，パームデイルでは2機目のSR-71A（64-17967）も改修作業に入っており，7月初旬に初飛行，8月末に空軍へ引き渡される予定だ。2機は9月1日，揃ってエドワーズへ移動することになっており，同基地に新編される9RW分遣隊の手で運用される。なお，3番目の改造機として，パームデイルにはSR-71A（64-17968）が保管中だが，改造契約はまだ結ばれていない。当初，400万ドルとされていた3号機の改造費用だが，ロッキード・マーチンでは8月中の決定ならば300万ドルまでの値下げを提案しており，間もなくゴーアヘッドされるだろう。これらの写真は6月28日に行なわれたSR-71現役復帰式典の模様で，前ページ下は9RW司令B.ラトレッジ准将とクルー（全員中佐）。

→ 1号機の垂直尾翼。赤い抜き文字で記入されたテイルレター「BB」はビール基地のホストユニット9RWを表わしており，エドワーズへ移動後もこのレターを維持する。9RW（旧SRW）はSR-71が現役を去った90年にはまだSAC部隊で，テイルレターやACCのインシグニアを記入するのは今回が初めてだ。

↑ 開け放った#971のキャノピー。コクピット内部の見える位置での撮影は許されなかったが，1機300万ドル程度の改造費だから大改造は無理で，コクピットも5年前と比べて大きな差異はないだろう。

↓ 改造中の2号機(64-17967)。本機はNASA使用機ではなく，90年に英ミルデンホールの9SRW Det.4から戻った後，パームデイルで保管されていた。

↑ 3番目の改造機に指定されている64-17968で，もう1機のSR-71A(64-17962)とともにパームデイルの空軍プラント42サイト2で保管されている。

← エンジン交換作業を受ける，NASAドライデン飛行試験センターのSR-71B(64-17956)。NASAは本機と現役復帰した64-17971，そして64-17980の3機を空軍から譲り受けたが，今後は#980で各種試験を実施，訓練用の#956は空軍とNASAが共同で使用することになる。エンジン交換を行なう場合，ナセル後部外側の半分が外翼とともに上方へ跳ね上がる構造になっている。つまり，写真で垂直尾翼外側のように見えている部分は外翼の下面である。

↑ 斜め後方から見た#971。尾翼にはACCのインシグニアとテイルレターが記入されているが，9RWのU-2Rと同様，国籍マークや「U.S. AIR FORCE」のマーキングはない。

↓ 式典でSR-71Aの隣に展示されていたD-21B偵察ドローン。スカンクワークスが開発したラムジェット機D-21は，SR-71の前身，A-12偵察機の背部から発射され，任務完了後はカメラ／フィルムなどの偵察ペイロードをパラシュートで投下して自爆するが，再利用できないため無人偵察機ではなく偵察ドローンと呼ばれる。投下されたペイロードは，フルトン回収システムを装備したHC-130などで回収される。D-21BはB-52Hの主翼下に搭載するD-21の発展型で，下部に固体ロケット式ブースターを装備，87秒の燃焼でマッハ3.2まで増速できる。38基生産されたというD-21の初ミッションは1969年11月で，その２ヵ月前に初の核実験を行なった中国に対して実施され，71年までに約20基が発射された。残りは76年以降，デビスモンサン空軍基地のAMARC（空軍航空宇宙整備再生センター）で保管していたが，NASAは４機のD-21Bを高速試験用に譲り受け，NB-52Bから発射する予定だ。

↑ D-21Bはモスボールを解かれ，真新しく塗り直されていたので，おそらくNASA用の機体だろう。カリフォルニアの陽光で生じた影からも独特の主翼形状が分かるが，当時のスカンクワークス製としてはRCS（レーダー断面積）が最も小さい。ステルス性を重視したようなこのフォルムも，まだRCSの算定法すら確立していなかったため，偶然の産物として生まれた。

1st RED BARON AIR SHOW in TOYOKORO, HOKKAIDO

Photography by Yoshiyuki Anzai

ZERO FIGHTER

北の空の零戦

北海道・豊頃飛行場で行なわれた
零戦52型とP-51Dの飛行ショー

7月22日午前10時30分、零戦とムスタングが帯広空港の離陸許可を待っているとの場内放送があってから10分後、ついに2機は観客の前にその姿を現わした。記念すべき北海道でのファーストショーは他空港から両機が飛来するという、かつてないオープニングでいま始まった。

ショーが開催された豊頃（とよころ）飛行場は小高い丘の上にあり、エプロン、センターハウス地区を除き滑走路周辺は急斜面になっている。パイロットはその地形をフルに活用したデモを行なった。実際に機体が斜面に沿って急上昇し観客の目の前に姿を現わすシーンも何度か見られた。またロールやループなどの空戦機動、2機の旋回性能の比較など盛り沢山のフライトが行なわれた。

今回の北海道豊頃飛行場へのフェリーフライトは必ずしも順調なものではなかった。関東地方に前線が停滞し、零戦とムスタングがベースとしている茨城県竜ヶ崎飛行場をなかなか離陸できないでいたのだ。そのころ北海道ではさわやかな好天が続いていた。当初7月20日に予定されていたフェリーフライトをやむなくキャンセル、予備日の21日に延期したが、天候回復の保証はなく、豊頃飛行場での公開は目前に迫っていた。そして迎えたショー前日の21日、少しでも機体を前進させておきたいというスタッフの願いが通じたのか、関東地方の天候は回復傾向に向かっていた。北海道までフライトした場合、途中で給油やパイロットの休息時間を計算するとリミットともいえる午後12時30分、ついに零戦とムスタングは竜ヶ崎飛行場を離陸、フェリーフライトが開始された。途中、岩手県花巻空港に13時30分に着陸、給油後14時30分に離陸、豊頃への最終行程に入った。

当日の豊頃の天候は夕方になって雷雲が発生、また、海霧が飛行場を覆い始め両機の飛来は困難な状況になりつつあった。そこで両機は豊頃飛行場から13マイルの位置にあり代替着陸地でもある帯広空港へ17時30分に着陸、北海道への第一歩を記した。まもなく豊頃飛行場から、ロバンDR400が飛来、帯広空港にいる2名のパイロット、スティーブ・ヒントン氏、ケビン・エルドリッジ氏を出迎えた。18時30分、2名を乗せたロバンが豊頃上空を旋回、天候の状況によっては機体を帯広から移動する可能性も残されていた。が、日没時間（午後7時）が迫っており、また地元の天候や地形を熟知したパイロットでもミニマムウエザーといわせる状況では機体の移動は困難であったため、ロバンはそのまま豊頃へ着陸した。早速2名のパイロットは霧の立ち込める滑走路を歩いて視察、翌日のデモンストレーションフライトに備えた。

結果的には零戦、ムスタングの飛来は土曜日のショー当日に持ち越されたが、「2機のフォーメーションが1日で2度見られるというのはそうあることではありません」という司会を務めたスコット・ハーズ氏の言葉が印象的であった。たしかに、大勢の観客を前に彼方から零戦、ムスタングが飛来するというオープニングは極めつけの演出効果があったに違いない。なお、豊頃でのショーの入場者数は、主催者側の発表で22日（土）が約4,800人、23日（日）が約1万人であった。

悪天候をついて，どうにか北海道入りした零戦とP-51だったが，ショー会場である"ハロースカイトカチ"豊頃飛行場へ2機が到着したのは，22日午前，すなわちショー初日当日だった。この日は薄い雲がかかっていたものの，時おり陽も差すまずまずの天候で，2機は到着と同時に編隊での演技を開始。その後も難なく予定されたショーフライトをこなした。左は演技を終え着陸する零戦52型。右はランウェイ上を進む同機。下は進入するシーケンス。後方の田畑や民家が低い位置に見え，この飛行場が台地の上に設けられていることが分かる。豊頃飛行場のランウェイは670×20m（14/32）で，前会場の竜ヶ崎（800×35m）には大きさでおよばないものの，もちろん2機の運用には充分である。日ごろ，軽やかなグライダーが舞う北の地の飛行場はこの2日間だけ，大馬力のエンジン音がこだました。

「北海道はとても天候がよくて，好きさ」とコクピットのヒントン氏。5時間のフェリーフライトでも元気いっぱい。

札幌から列車で3時間少しの距離にもかかわらず，多くのファンや家族連れがショーを見物した。2日間で約15,000人。

上はケビン・エルドリッジ氏の操縦するP-51D。左小写真2枚は，地元の戦友会の旭日旗を翼に広げた零戦と大型のラジコン機「彗星」。

レッドバロン航空ショーはこのあと，29，30日に函館から1時間の距離にあるエアフライトジャパン鹿部飛行場と，8月5，6日には再び茨城県竜ヶ崎飛行場でショーを行なった。今後のスケジュールはまだ発表の段階ではないが，10月までにあと3回くらいショーを行ないたい意向とのこと。

米空軍航空団／基地シリーズ⑤

FIRST TO FIGHT

1st FW, LANGLEY AFB, VA

Photography by
Randy Jolly/AEROGRAPHICS

今回ご紹介するラングレー空軍基地と第１戦闘航空団は，ともに古い伝統を誇る基地，航空団である。ラングレーが開設されたのは第一次世界大戦の始まる少し前の1916年，そして1stFWのルーツ1PGが誕生したのは同じ大戦中の1918年のことであった。ライト兄弟を生んだアメリカだったが，第一次大戦のころは欧州の列強に比べて明らかに航空後進国で，1PGもやむなく英仏の戦闘機を装備して戦いに挑んだ。しかし，第二次大戦が始まるころには，アメリカは世界有数の軍事航空大国へと成長し，以後今日の1stFWに伝統を継承するこの部隊は常にトップレベルの高性能戦闘機を配備されることになる。

現在の1stFWはF-15C/D ３個飛行隊（27，71，94FS）を持つACC航空団であり，その主任務は戦闘機の本質たる制空一本槍といってよい。ただし，1stFW隷下部隊としてはラングレーに12ALF（C-21A）と72HS（UH-1N）が所在しているほか，同じ東海岸ながら1,000km以上も南に下ったフロリダ州パトリック空軍基地にHH-60Gを装備する41RQSとHC-130N/Pを装備する71RQSを派遣・常駐させていて，ACC部隊の中では珍しい編成となっているのだが，ここではラングレーにおけるF-15C/D部隊の近影に的を絞ってみたい。なお，P.152に関連記事を掲載。（解説：松崎豊一）

↑　フィンガーチップ編隊を組む1FW/94FSのF-15C。先頭の83-0010は94FS隊長機，他の３機は1981年度発注の81-0039/0041である。94FSは米空軍で２番目に古い飛行隊（最古の部隊は27FS）で，1917年８月20日ケリーフィールドで，第94エアロスコードロンとして創設された。第一次大戦中フランスに派遣され，おしゃれな“Hat in the Ring”の部隊マークと，アメリカの第一次大戦トップエース，エディ・リッケンバッカーを生み出したことで有名になった。

←　チェサピーク湾の海岸線でバンクする94FSのF-15C。AIM-7F/M，AIM-9L/M各４発ずつを搭載した制空コンフィギュレーションである。

↑ ギアダウンのまま洋上で大きくバンクする94FSのF-15C。ツインテイルの外側のフィンバンドは，1FWのインシグニアからとられたもので，黄色のフチ付きグリーンに塗られ，その中に白フチ付き黒のアイアンクロスが9個記入されている。一方，内側のフィンバンドはスコードロンカラーに塗られていて，27FS/黄，71FS/赤，94FS/青となっている。

↓ 1FWのイーグルはFY81～83のF-15C/D（各飛行隊定数18機）だが，右側テイルコーンの形状からも分かるとおり，MSIP（多段階改良計画）実施機で，レーダーはAN/APG-63から同-70に換装され，セントラルコンピューターの能力も大幅に強化されている。なお，レドームの後方上下に正体不明の小突起（おそらくRWR）が見られる

↑ シーモアジョンソン空軍基地から飛来した4WG/911ARSのKC-10A（86-0028）から空中給油サービスを受ける94FSのF-15C。シーモアジョンソンはラングレーの南西約250kmに位置している。1FWのほかのふたつの飛行隊について記すと，27FSは1917年6月15日，米陸軍初の航空部隊第21エアロスコードロン（6月23日第27に変更）として創設され，翌年5月に1PG隷下に編入された部隊で，1975年6月30日にF-15A/Bの受領を開始し，最初の実戦イーグルスコードロンとなった。71FSは1941年1月1日に1PG隷下飛行隊71PSとして編成された部隊で，以後これら3個飛行隊が1PG/FW指揮下不動のメンバーとして活動を続けている。

↓ F-15Dのバックシートから魚眼レンズを通して見たKC-10A。F-15C/Dは610galタンク3個を使用すると4,600km以上，またはCFT（コンフォーマル燃料タンク）を装備すると5,700km以上という戦闘機としては異例ともいえる長大なフェリーレンジを備えている。こうした大きな航続能力に加えて，KC-10Aなどの空中給油や人員/機材空輸の支援をあおぐことにより，米本土から中東，朝鮮半島などへの直接展開が可能だ。ACC諸部隊の中で，F-15C/D装備の制空専任航空団はいまやこの1FWとエグリンの33FWの2個のみとなったが，地域紛争発生時にはこれらの部隊がその長い足を利してできる限り早期に展開し，その地域のエアスペリオリティを確保する必要がある。

← F100-PW-220 2基の強大なパワーにモノをいわせて蒼空を駆け昇るF-15C。右側テイルコーンのローラルAN/ALR-56C RWRアンテナフェアリングおよびそれに連動するトラコーAN/ALE-45チャフ／フレアー・ディスペンサー（インテイク後方の胴体下面）をはっきり見ることができる。この写真に見られる兵装は，イーグルの制空ミッション時のスタンダードだが，AIM-7/-9とランチレールを共用することが可能で，より高性能なAIM-120AMRAAM実用化により，本機の制空能力も一段と高められたといってよい。

訓練ミッションから帰還後のチェックリスト記入を行なう94FSパイロット。後方の機体には伝統ある"ハット・イン・ザ・リング"のインシグニアが記入されている。

↓ ラングレー空軍基地のフライトラインにおける94FSのF-15C。エンジン始動をいまや遅しと待っているところであろうか。よく知られるように，1FWのテイルコード「FF」は，同隊のモットー"First to Fight"にちなむものだ。

軍用機の祭典
インターナショナル・エアタトゥー
INTERNATIONAL
AIR TATTOO 1995

世界最大の軍用機ショー"インターナショナル・エアタトゥー"が，英国グロスターシャーRAFフェアフォードにおいて７月22, 23日の２日間開催され，今年は27ヵ国から約350機が集まった。エアタトゥーには毎回いくつかのテーマが設けられるが，今年は"SKY TANKER 95"と終戦50周年。前者では，ヨーロッパ各地をはじめとしてアフリカ，南北アメリカ，オセアニアからも空中給油機が駆け付けた。また，後者では，10ヵ国から約100機の航空機が参加して，先の大戦で命を落としたすべての人々への追悼セレモニーが壮大なスケールで行なわれた。例年気紛れなイギリスの天気に悩ませられるエアタトゥーだが，今年は２日間とも晴天に恵まれて大盛況であった。

← デモフライトに離陸するスロバキア空軍のMIG-29A。ソロのフライトディスプレイでは完全に他を圧倒するパワフルな飛行ぶりを見せた。
【上３枚】 上段はリモートショーでわずか６分間のフライトを披露したEF2000，中は新生F-5Eで登場したパトルイユ・スイス。下段は戦勝50周年を記念しアローズが大空に描いたV。

→↓　先のパリショーでは，3日間の地上展示のみだったEF2000だが，エアタトゥーでは逆に地上展示はなし。2日間ともウォートンからのリモートショーだけであった。会場左手から進入してきてショーセンターを通過後，レフトターンを開始。360°水平旋回を2度続けて行ない右手方向に急上昇（下写真）して終わりという最新鋭戦闘機とはとても思えない地味なデモフライトで，期待を裏切られてしまった感じた。デモ機は，パリショー同様にBAe製のDA2(ZH588)であった。

→　ホバリングから頭を下げて会場に挨拶をするRAF 20sqnのハリアーGR.7，デモフライトは単座型のGR.7が行なったが，会場にはGR.7の複座型T.10が展示された。

←　中東から遥路やってきたトルコ空軍のF-4EファントムII。アメリカ空軍から譲渡された機体で，シャークティースから察するとミズーリANGで使用されていた機体のようだ。このほかルフトバッフェのF-4Fが1機参加。

【下2枚】 エアタトゥーの新顔トーネード2題。左下はサウジアラビア空軍のIDS。トーネード最大のカストマー，イギリスでは最もポピュラーな戦闘機だが，デザート迷彩を身にまとったサウジの機体はファンの人気No.1だった。右はユーロファイター2000の実戦配備まで，繋ぎ役としてRAFからイタリア空軍にリースされることが決まったF.3，この時点ではまだRAFの56sqnに在籍中。

【下２枚】 上はロイヤルヨルダン・ヒストリック・フライトのハンターT7と、2種のバンパイア（1機はT11）。下段は第二次世界大戦でドイツの戦艦ビスマルクを撃沈して有名になったフェアリー・ソードフィッシュ。

↑ これまでエアタトゥーには出てこなかったルフトバッフェのMIG-29A（29+08）。JG-73プレシェン基地に複座型4機も含め全23機が集中配備され、ドイツの防空任務を担う。

↓ 軽快な動きを見せるイタリア陸軍の対戦車攻撃ヘリA129マングスタ。今回のエアタトゥーには、イタリア陸軍からこのほかに地上展示機としてアグスタA109ADとBell AB-412が参加した。

↓ 第二次大戦終結50周年の今年は各地で記念行事が目白押しだが、IAT'95でも"ビクトリーファイナル"と銘打ってデモフライト終了後の18:00から大きなセレモニーが実施された。滑走路上にエンジンをかけたままのジェット機が43機ラインナップし、後方に21機のヘリがホバリング。その上空をタイガーモス、ランカスター、ハリケーン、スピットファイア、B-17、P-38、P-47、P-51、RAFのホーク4機、ルフトバッフェのトーネード4機等が次々にパスしミッシングマン・フォーメーションを実施。すべての国の戦没者に哀悼の意を捧げた。この壮大なセレモニーには10ヵ国の航空機が参加した。

【上４枚】 左上から時計回りに，エアタトゥー初参加，南アフリカ共和国のB_707-344(AF617/19723)。ウォータークルーフ基地の第60飛行隊に所属している同機は，エルタEL/L-8300電子情報収集機材が搭載されており，輸送，給油，エリント任務をこなす。右上はイタリア空軍14 Storomプラティカディマレ基地所属のB_707（14-01/MM62148)。ポルトガルから購入した中古機を空中給油母機に改修した機体。続いてUSAFE 100ARW所属のKC-135R(63-8008)。米空軍からは，KC-135R 7機，KC-10 1機の合計８機が参加した。最後はサウジアラビア空軍第18飛行隊のKE-3A（1816/82-0076)。同機はCFM56エンジン装備の新造機で，さすが中東の石油大国，国防予算も豊富。

←↓ 毎回エアタトゥーにはメインテーマが設けられているが，今年のテーマのひとつは"SKY TANKER 95"。このタンカーミートに参加した機体のほとんどは，ショー開催日の３日前に会場のRAFフェアフォードに到着した。翌日には近郊の街スウィンドンでタンカーのエアクルーたちが集まり，シンポジウムが開かれ，空中給油の歴史，各国のトレーニング方法，空中給油の今後の発展などについて討議の場が設けられたほか，"SKY TANKER 95"には10ヵ国からタンカーが集まり，南東地区に集中展示された。またフライトディスプレイでもSKY TANKERのコーナーがあり，RAFのVC-10 KC3/4，トライスターKC1のデモが実施された。

↑　6機のバーティカル・クライムから2機のソロが左右に離脱，ソロズディタッチでダイヤモンド4機と2機に分かれるスイス空軍アクロバットチーム"パトルイユ・スイス"。長らく使用してきた老兵ハンターF.58に別れを告げ，今シーズンからはF-5EタイガーIIの新チームへ変身した。これを機会にハンター時代の迷彩塗装も一新，アクロチームらしい紅白の派手な塗装が採用された。しかし，スモーク発生装置が未装備のため，せっかくのアクロバット機動もやや焦点がはっきりしない感じで残念だ。

↑　ソロ2機がバック・トゥ・バック編隊のままバレルロールをきめる。F-5Eに機種を替えて1年目の今年は，基本的には昨年までのマニューバーをそのまま継承して演技を行なっている。写真では小さくて見にくいが，キャノピーの後方にパトルイユ・スイスの文字とロゴマークが赤で書かれている。

←↓　Su-22M/UM 5機編成のチェコ空軍アクロバットチーム"ドゥーバ"。4機のダイヤモンド編隊でバレルロールをみせる。先頭のリーダー機のみが複座型のSu-22UMを使用している。ショーは4機のダイヤモンド+ソロ1機のかたちで組み立てられるいるが，かなり荒削りな内容で，スモークも未装備。可変後退翼をもっていながら主翼を常に前進位置に固定したままの演技はもったいない。ソロが2度フレアーを使い，ダイヤモンドも最後の演技水平ブレークでフレアーをまいて，着陸コースへ入る。

←↑　ポーランド空軍のアクロバット・チーム“チーム・イスクラ”，国産ジェット練習機TS-11 9機のチーム編成で，演技は主に6機のメインセクションと3機のサブセクションに分かれて行なわれる。6機の方は，フォーメーションの隊形をさまざまに替えてロール，ループ等オーソドックスな展開を見せる。3機の方は，2＋1機の形態などを取り入れつつ，ソロディスプレイで演技の間が開かないようにうまく工夫してプログラムを組んでいるようだ。

↓　エアタトゥーでは毎回午前10時から午後6時まで，8時間のノンストップ・フライトディスプレイが組まれている。その中でも人気が高いのは各国から集まってくるアクロチームの競演で，今年は11ヵ国から14チームが参加して過去に例を見ない盛り上がりをみせた。初参加の“イスクラ”と“ドゥーハ”，そして新生F-5Eの“パトルイユ・スイス”，と話題も豊富だった。残念だったのはトルコの“ターキッシュスター”とロシアの“ロシアンナイツ”が初参加を予定していたがキャンセルされた点。写真下，モロッコ空軍の“グリーン・マーチ”はCAP-231 5機のチーム編成。離陸からショーの前半は5機の翼端をワイヤで繋いだままの編隊飛行で人気を集めていた。

【上2枚】　今年はチーム創設10周年を迎えたスペイン空軍アクロバットチーム“パトルーラ・アギラ”，CASA101アビオジェット7機のチーム編成。今ではすっかりヨーロッパを代表するアクロチームとしてエアタトゥーの常連である同チームだが，チーム創設間もないころは機体に特別な塗装はなく，スモークも白だけであった。エアタトゥーをはじめ積極的な海外展開活動で他チームとの交流などを通してしだいに一流のチームへと成長した。

←　チェコ空軍のヘリコプターディスプレイチームは大型攻撃ヘリのミルMi-24Vハインド3機。昨年は2機でのデモだったが今年は2＋1機でまったく間延びのしないデモを見せた。イギリス，オランダからも3つのヘリチームが参加したが，ハインドの迫力は他チームを完全に圧倒した。

↑→　スロバキア空軍アクロバットチーム“ビエレ・アルバトロシイ”（ホワイト・アルバトロシーズ），同チームはチェコスロバキア分離独立前の1992年４月に国産のアエロL-39Cアルバトロ練習機６機で編成され，チェコ，スロバキア両国の分離独立後，チームはスロバキア空軍の所属となった。今シーズンから１機増えて７機編成になり，本格的なソロ１機＋６機のフォーメーションというかたちが整ってきた。チームがまだ４年目と若いこと，エンジンの出力が低いことなどがあり，どちらかといえばスピード感のあまり感じられないゆったりとした演技がほとんどだ。しかしながら，海外展開も積極的に実施しているので，前述のパトルーラ・アギラのように地道ではあっても着実なチームの前進を期待したい。

【３枚】 ヨーロピアンアクロの御三家，イタリア空軍“フレッチェトリコローリ”（上）フランス空軍“パトルイユ・ド・フランス”（右上）イギリス空軍“レッドアローズ”（右）。この３チームは世界のアクロバットチームの中でも名実ともに最高のレベルに達している。フレッチェは今年35周年を迎え記念クレストを機首に入れている。パトフラの尾翼には，戦勝50周年の絵文字が。アローズは，ショー中盤に5＋4機に別れてのマニューバーを今年から取り入れている。

F-104 in ROCAF

撮影：飛行兵工作室

台湾空軍に残された“最後の有人戦闘機”

1950年代，“最後の有人戦闘機”として華々しくデビューしたロッキードF-104スターファイター。そのロケットのようにスマートな戦闘機は，米空軍やわが国の航空自衛隊，NATO各国などに採用されて一時代を築いたが，20世紀が終わろうとしているいま，後継の「有人戦闘機」にその座を譲って現役を退いている。

アメリカと微妙な国際関係を維持している台湾（中華民国）では，こうした国で用廃となった中古のF-104(航空自衛隊のF-104J/DJも含む）を譲り受け防空任務に就けてきたが，国産戦闘機IDF，F-16，ミラージュ2000-5といった後継機の導入も決まり，このアジアの小さな島からも，マルヨンの姿が消えつつある。以下に紹介するのは，台湾空軍で今も運用されるF-104の姿である。　（解説：石村　誠）

↑　1995年3月1日，第12偵察中隊開隊60周年記念日において新竹基地上空をデルタフォーメーションでフライパスする同隊のF-104G（4365/63-13238，4398/67-14890）およびTF-104G(4184/63-8456)。第12偵察中隊は長らく桃園基地をベースとしていたが，F-104G使用部隊の減少とともに運用の効率化を図るため，現在は新竹基地に移動している。

↓　第11大隊41飛行中隊所属のTF-104G。尾翼のマークは第11大隊のインシグニアである。1990年9月に部隊マークに関する基準が制定され，独立中隊以外はすべて大隊インシグニアを記入するものとなった。新竹基地の第11大隊についても，この基準制定以後，機体に大隊インシグニアを記入することとなった。

↑ 同じく新竹第11大隊のTF-104G（4179/61-3083）。同隊は1984年にF-100よりF-104Gに機種の更新を図り，97年にはミラージュ2000-5の受領を開始する。IDFおよびF-5E/F使用の大隊がおもに中低空の防空を担当しているのに対して，第11大隊は常に高高度空域の防空を一貫して担ってきており，配備される機種もその任務に対応できるものとされてきた。

↑→ 814空軍解放日に観衆の上空をデモフライトするTF-104G。CCK（清泉崗）空軍基地の第3大隊がすでにIDFへの機種転換を終えようとしている現在，新竹の第11大隊は東アジアで最後のF-104戦術戦闘機部隊となるであろう。また台湾空軍は30数年にわたりF-104スターファイターを主力戦闘機として使用した，世界にも類をみない経歴をもつ空軍でもある。

↑ 台湾においてもF-104の事故損耗率は激しく，機体の保守管理には最も気が使われている。写真のRF-104G(5664/67-14892，第12偵察中隊）は1993年４月に台湾中部の山中に墜落した。パイロットの張復一中校はベイルアウトして一命はとりとめたものの，これを契機に機種更新への弾みがついたといわれる。なお「56-」で始まる台湾ナンバーは偵察機（RF-84，RF-101，RF-104）に付けられていた。5664号機は最初に輸入された８機のRF-104Gとは別のバッチの機体であり，このナンバリングシステムが未だに引き継がれていることを示す貴重な証拠である。なお僚機のF-104G（4398/67-14890）は以前本誌で紹介した時（90年７月）には改良ノーズコーンを装着し，側方偵察カメラを搭載していた（左写真）。

Photo : KOKU-FAN

Photo : Makoto Ishimura

← 台湾空軍のF-104Aは1988年３月３日に最後の１機が引退したとされている。現在，中正国際空港敷地内の航空科学館と岡山の空軍軍史館でその姿を間近に見ることが可能だ。写真は航空科学館のF-104A（4254）。90年の撮影だが，その後塗り直され，色合いが若干変わっている。空軍軍史館にはCCK基地３大隊８中隊のマークをつけた#4241（56-0823）が展示されている。また通常一般人が見ることはできないが，新竹基地正門脇にF-104A（4255/58-0685）が，中正理工学園にはF-104J（4547）が展示されている（ただし「4547」という番号には疑問が残る）。現在使用中のG型機については，展示されたという報告はない。

【左2枚】 第12偵察中隊所属のF-104G(4365/63-13238)。同隊はF-104の中隊（飛行隊に相当）で唯一大隊（航空団に相当）に属さない独立中隊として運用されている。ただし新竹基地に移動後は偵察任務のみならず，パイロットの練度維持のため，41中隊とともに空対空訓練にも協力態勢を敷いている。写真の#4365もノーズコーンを改良して側方偵察カメラ（HIAC-1との説がある）を搭載していた時期があった。写真では#4398のようなカメラ窓は見あたらず，整形パネルでカバーをしていたものと考えられる。カメラの脱着は比較的簡単に行なわれていたようだ。

Photo : KOKU-FAN

Photo : KOKU-FAN

Photo : KOKU-FAN

【上2枚，右】 この3枚は最近の写真ではないが，航空自衛隊からアメリカ政府を経由して移管されたF-104J/DJで，1980年代後半の撮影。F-104J #4510（46-8577）は7中隊，#4522（46-8596）は8中隊，F-104DJ #4595（36-5017）は28中隊の所属だが，どの部隊もすでにF-104を保有していない（28中隊は現在IDFを運用中）。元自衛隊機の場合，垂直尾翼上方には自衛隊シリアルがそのまま残されていたが，こうしたF-104J/DJはすでに全機退役していると考えられる。

T-38 in ROCAF

撮影：王　清正

台湾空軍は「予鷹計画」の名のもと、米国から40機のノースロップT-38Aタロン練習機を３年間借り使用することになった。1995年５月24日、花蓮基地で部隊編成完了の式典が行なわれ、1996年から引き渡しが始まるF-16、ミラージュ2000-5の要員訓練を始めた。T-38が配備されたのは花蓮基地、828連隊第８大隊の14/15の２個中隊。過去、第８大隊はF-5E/Fを使用してきたが、同機はT-38Aの配備で他の部隊に移動、転換訓練に使用されてきた複座型F-5Fもアグレッサーなどより実戦的な任務に専念することになった。（解説：西村直紀）

↑　花蓮基地828連隊パイロットのフライトスーツを飾るパッチ。上左から時計回りにT-38、14中隊、F-5E時代名残りのタイガーII、15中隊のパッチ。

↑　T-38A列線で参謀総長劉和謙大将、空軍総司令官唐飛大将の閲兵を受ける隊員。

→　この日の式典では、18機のT-38Aがフライバイし、20機が地上で閲兵を受けた。なお台湾空軍は1960年代にも40機（？）のT-38Aを借り、一部の機体にはカモフラージュを施した。この間、台湾空軍は５機のT-38Aを事故で失い、６人のパイロットが死亡している。

"BAMBY 34" Cleared for take off

空自初女性パイロット候補 ファーストフライト

Photography by Ryuta Amamiya/KF

7月10日，航空自衛隊防府北基地において，第12飛行教育団（司令　保木正和1佐）第2教育飛行隊で空自初の女性パイロットを目指す竹内一恵3尉のファーストフライト（CP-1）が行なわれた。当日のフライト"BAMBY34"は1322時に防府を離陸後，萩-津和野-六日市という約150kmのルートを高度1,300mで飛行，空中操作（CP）の訓練を行ない，50分間のフライトを終えて1412時に，今回は教官（藤澤　寛1尉）の操縦で着陸した。今回のフライトのコールサイン"BAMBY"は第2教育飛行隊の部隊コール（第1教育飛行隊は"SETO"）で，後ろにつく数字は各教官，学生の持つフライトコール。34は藤澤1尉のもので学生個人のコールはソロ飛行まで使用しない。ちなみに竹内3尉のコールは"BAMBY84"。3尉は法政大学英文科を卒業後，平成6年4月1日に幹部候補生学校に入隊。平成7年3月21日に3尉に任官し，同年4月10日に第12飛行教育団96-D地上準備教育隊に入校。現在は96-D第1初級操縦課程にてT-3による訓練を行なっている。96-Dコースの96はウイングマーク取得年を示し，DはA～Fまであるコースの内，一般大卒の学生が入校するコースを表わす。順調に進めば同課程を12月19日に修了する予定で，その後は，第13飛行教育団第2初級操縦課程（芦屋基地）に入校，T-1ジェット練習機で訓練を行なう。竹内3尉の初ソロフライトは8月下旬ごろで，ウイングマーク授与は約1年半後の予定。

← 念入りに飛行前点検を行なう竹内3尉。スピナーの色は整備分隊の識別用になっており白が整備第1分隊，ブルーが整備第2分隊。

↓↘ プリフライトチェック終了，初フライト（CP-1）に向けエンジンスタートするT-3（91-5512）。第1初級操縦課程の内訳はCP（空中操作）が40ソーティ，IF（計器飛行）が3ソーティ，NAV（航法）が10ソーティ，FN（編隊飛行）が5ソーティ，NGT（夜間飛行）が1ソーティとなっており，トータルで約60時間のフライトを6ヵ月間で修得する。

→ 初フライトを終え防府のR/W12に着陸するT-3#512。今回のフライトは1回目ということで空中での操作の手順など、基本的な訓練が行なわれたが、ランディングは危険をともなうため、後席に乗る藤澤1尉の手によって実施された。下の写真は雄大な山々をバックにアプローチ、タッチ＆ゴー訓練を行なうT-3。

航空自衛隊初の女性パイロット候補竹内一恵3尉(24歳)。この日、初フライトを終えて、記者団に対してインタビューに答えてくれたので紹介する。まず、初フライトの感想について3尉は、「本日は晴天でしたので地上の目標もよく見えて、きれいだったのですが、初フライトということもありまして、上空で落ち着いてできない部分が多くあり、まだまだだなというか、やはり教官に乗っていただいてるから無事に帰ってこれたというのが正直な感想です」と語ってくれた。また、今日のフライトで一番印象に残ったことは、「山口は似たような山が非常に多いため、ナビゲーション（航法）や目標を把握するのが難しい」ということだった。今日の出来映えは実際はどうであったのか、担当教官である藤澤1尉に答えてもらった。「今日は自信をもって飛べたと思います。彼女には一部、抜けはたしかにあるんですが、それはどの学生にもあることであり、謙遜であって、実際は自信をもって飛べたと思います」。今回はCP-1ということで評価のほうは行なわれないのだが、担当教官

は自身の経験からいって80点はあげられると話してくれた。

そもそも彼女が空自のパイロットを目指した理由は、父親が海上自衛隊で機上整備員（FE）をしていたことがひとつ上げられ、幼少のころから空へのあこがれがあったらしく、大学時代には航空部でグライダーを操縦する。そして以前から奥尻島での災害救助活動や、雲仙普賢岳の災害派遣を見て、こういった活動に携わりたいと思っていた彼女がちょうど大学4年のころ、空自が女性パイロット候補の採用を始めると聞き、入隊する。現在の希望はC-1輸送機で輸送任務に就くことだそうだが、今後、戦闘機パイロットへの道も開けるべきかとの質問に「厳しい面もあるでしょうが、挑戦もしてみたいし、開けてもおかしくないのでは？」と答えてくれた。

最後に彼女に対し、最後までがんばりますか？ の質問に「はい、がんばります」と力強い声で決意を語ってくれた。空自初の女性パイロット目指して、精一杯がんばってもらいたい。

↑ フライト終了後、デブリーフィングに臨む竹内3尉。ここではフライト後の反省、指導が行なわれる。操縦教育は完全なマンツーマン方式であり、3尉の担当教官は写真左の藤澤 寛1尉。1尉は第6飛行隊などに在籍した経験をもつ、1,000飛行時間を超えるF-1ドライバー。

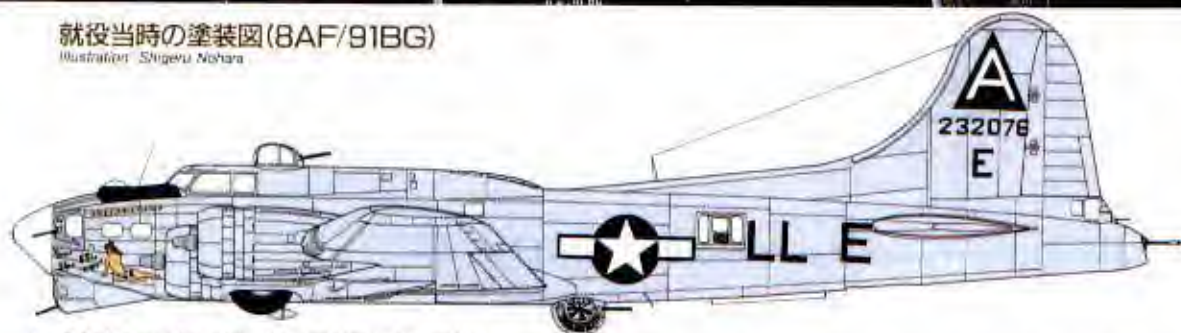
欧米の航空博物館に眠る名機を訪ねて

続・第二次大戦機再探訪 アメリカ本土編 第7回

ボーイング B-17G フライングフォートレス s/n 42-32076

米空軍博物館／デイトン

取材：野原 茂

就役当時の塗装図(8AF/91BG)
Illustration: Shigeru Nohara

↓ 復元中の1981年，37年ぶりに再び同じ描き手（トニー・スターサー氏）により蘇ったノーズアート，"Shoo Shoo Shoo Baby"。

米空軍博物館展示機紹介の３機目は，あまりにも有名なボーイングB-17。４発大型機にもかかわらず，フライアブルな機も含めて世界に多く現存しているが，同館所有のG型s/n42-32076は，それらの中で最も新しい復元機に属する(1988年に復元完了)。10年という長期間をかけた作業だけあって，もちろん飛行可能である。

本機の経歴は少し複雑で，1944年３月英本土駐留の8AF/91BGに配属されて，24回のドイツ爆撃をこなしたが，同年５月29日の出撃でエンジン故障により中立国のスウェーデン領内に不時着した。乗員は帰還を許されたが，機体は同国に没収され，1966年になってフランスに売却されたのち，1971年に米国に譲渡された。そして，デラウェア州ドーバー空軍基地にあった512MAW有志たちの復元グループによってオリジナル状態への蘇生が始まり，その作業は1988年に完成した。

オリジナルは全面無塗装であった（上イラスト参照）が，復元に際しては保存性を考慮し，敢えて迷彩にしてある。

← 機首先端ガラス窓，および同下面のチンターレット（顎銃塔）。ガラス窓は，後期生産機のショートタイプを付けている。内部に有名なノルデン爆撃照準器が見える。

← チンターレット下面。12.7mm機銃を上方に指向すると，このように銃尾部が下面に突出する。画面左が前方。

↓ 機首右側のチークガン（2銃）。正面方向の射界を広くしたこの張り出し型の銃座窓は，G型になって標準化した。

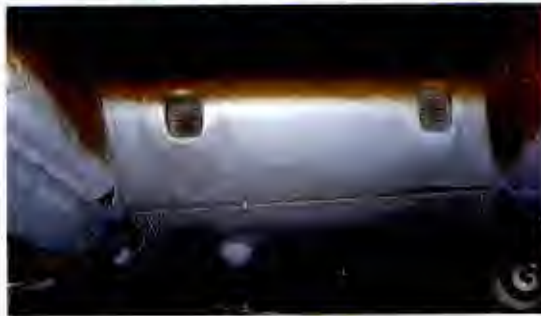
← 操縦室後方上部のスペリー社製動力銃塔付近を左後方から見る。G型後期では銃塔の高さが増し，ガラス窓の枠も少なくなって視界が向上した。

↑ 右主翼付け根下面を前方から見る。左上に開口した穴は，左が排気タービン過給器，右が中間冷却器用の空気取り入れ口。その下方，油のしみ出た付近が内側燃料タンク収納部。右のヒンジの付いたパネルは爆弾倉扉。

← 機体の傍らに展示してある，G型の初期生産機までが適用したスペリー社製油圧式動力銃塔。窓枠が多く，背も少し低い。カバーに隠れて分かりにくいが，マネキンのブーツが見える部分の円板が床で，銃塔とともに回転する。黄色く塗られたタンクは，銃手用の酸素ボンベ。

↓ 両外側ナセルの外側主翼前に開口する，排気タービン過給器，中間冷却用空気取り入れ口および着陸灯。左右ともに対称。

↓ 左主翼の両エンジンナセル間前縁。ふたつの長形孔は滑油冷却器用空気取り入れ口。この付近の主翼内にも燃料タンクが2個ある。

← 左主翼内側エンジンナセル後方付近の上面。4つのスリットは，冷却空気の排出孔。

↑　左内側エンジンナセルの外側。内側エンジンナセルは主脚を収納する関係上，排気タービン過給器に導く排気ダクトがナセルの側面を通る。G型の初期生産機までは，このダクトがむき出しのままだったが，途中からカバーが追加された。

↑　ライトR-1820-97サイクロン・エンジンがのぞくナセル前面開口部。R-1820-97は，パワーこそ1,200hpと大きくないが，実用性に優れ，排気タービン過給器ともよくマッチして，B-17に安定した性能をもたらした傑作エンジンである。

←　左外側ナセル下面の排気タービン過給器部クローズアップ。G型に適用されたのはB-22タイプと称した型。後継機B-29はこのB-22タイプを各エンジンが2基ずつ備えており，その高高度性能のよさも推察できようというもの。

←　左外側ナセル下面。排気ダクトが排気タービン過給器（下方）までストレートにのびている。排気タービン過給器は，大戦を通じて米国だけが実用し得た“神器”で，工業技術基盤の違いをまざまざとみせつけた。

【下2枚】　左主脚を内側（左写真）および正面から見る。4発機にしてはシンプルな1本脚柱で，出し入れ操作は電動モーターにより行なった。左写真の，下部のオレオ部分に近いところに付いている筒状の部品は，非常時用の燃料補給ハンドポンプで，F型の途中から導入された。主脚にカバー類はなく，オレオ部分から伸びたアームにより前上方に引き上げて収納されるが，完全にはナセル内に収まらず，タイヤ半分は露出したままである。このあたりは設計年度から止むを得ない。

↓　左主脚を外側から見る。タイヤサイズは55in（140cm）で，これは全型を通して同じ。ブレーキはディスク・タイプ。

【上・右3枚】 E型の第113号機から導入された、胴体後部下面のスペリー社製球形動力銃塔。3枚のカットは、左から前面、右側面、後面を示す。見てのとおり、内部スペースは相当に狭く、銃手は体格的に小柄であることが条件。それでも体を"くの字"に曲げないと座れず、精神的にもきついポジションである。出入りは後面のハッチから行なう。

↑ 胴体後部左側および尾翼付近。E型以降はD型までのスマートなシルエットが一変し、重厚なイメージとなった。この改設計は、尾部銃座を強硬に主張する陸軍航空隊の要求によって、しぶしぶ行なわれたものだが、結果的に飛行中の安定度を飛躍的に向上させる副産物をもたらした。

↑ "ウエスト・ガン"と呼ばれた、胴体後部側方銃座。写真は左側を示す。G型の途中まで、射撃時には窓を全開しなければならず、銃手は冬期にマイナス50°Cという猛烈な寒気とも戦わなければならなかったが、やがて写真のように密閉式に改善され、さらに後期生産機ではフレームなしの窓に更新された。

【下2枚】 尾脚を右（下写真）、左（最下段写真）から見る。シンプルな1本脚柱で、主脚と同じく電動モーターにより出し入れする。タイヤサイズは26in（66cm）。

↓ 小山のように大きな垂直尾翼。その形状こそ違え、この極端に大きな垂直尾翼は、B-29、B-50、B-52と続くボーイング大型爆撃機に共通する特徴になった。

↓ 尾部を後方から見る。12.7mm機銃2挺を備える銃座は狭く、銃手は膝をついた姿勢で、方向舵下方の首から上だけ入る窓から外を見、照準しつつ射撃した。

KF Special File

Photos : Regent Dansereau

このページの上下写真２枚は６月24，25日にカナダの首都オタワで行なわれたナショナルキャピタル・エアショーにおけるカナダ国防軍410sqn"Cougars"のCF-18A（188710）。垂直尾翼外側のイラストは左右同じもので，下部の黒い帯の中の文字は，「FOR VICTORY EUROPE 1945−1995 188710」と読める。第二次大戦戦勝50周年を記念したものらしい。

Photo : Regent Dansereau

↑　6月に撮影された米海兵隊VMA-231のAV-8Bプラス（CG31/164561）。機首にAPG-65を装備する通称"レーダーハリアー"は当初VMA-542に配備されたが，同隊が日本の岩国へ派遣されたとき（本誌95年8月号P.116参照），AV-8BプラスをこのVMA-231とVMA-223へ譲った。岩国展開に際し新型機を手離したのは，岩国の受け入れ態勢が整っていなかったためとされている。

→↓　7月22，23日に行なわれた横田基地オープンハウスに展示された民間籍のグラマンHU-16Cアルバトロス。ワールドツアーの一環としてロシアから飛来したもので，米オレゴン州ローズバーグのブラクター夫妻がオーナー。この機体は1966年に退役し，デビスモンサンに眠っていたが，1993年3月に5年かけて修復された。右2枚は機首のイラスト。なお本機は，この後岩国，沖縄，フィリピン，オーストラリアと旅を続ける予定。

Photos : KOKU-FAN

海外軍事、民間 海外兵器、宇宙 石川潤一
自衛隊、在日米軍、国内民間 青井悌二

海外軍事航空

対独戦勝50周年 記念パレード

モスクワでは5月9日、対独戦勝50周年（VEデー）を祝う催しが行なわれ、Il-78、Tu-95、MiG-29、Mi-24などのロシア軍機がパレード飛行を行なった。

Photo: ITAR-TASS

Photo: ITAR-TASS

F-16Cブロック50DのHARMとHTS近代化？

米空軍はF-16Cブロック50Dを使用、ワイルドウィーゼル任務を行なっている。

写真はサウスカロライナ州ショー空軍基地上空を飛ぶ20FW司令機で、空気取り入れ口側面にASQ-213 HTS（HARMターゲッティングシステム）を装着、主翼下にはAGM-88 HARMの実弾が搭載されている。テキサス・インスツルメントではF-16のSEAD能力を高めるため、AGM-88CとASQ-213の近代化を空軍に提案している。

Photo: LOCKHEED MARTIN

YaK-130練習機1号機 パリ以前にプレビュー

ヤコブレフがイタリアのアエルマッキと共同開発しているYaK-130練習機の1号機が、5月29日、関係者に公開された。

一般公開は9月号P.37でも紹介したように6月のパリショーで、下はそのコクピット。アビオニクスは西側のものが多用されており、計器類の表示もキリル文字ではなく、アルファベットとなった。

Photo: ITAR-TASS

Photo: ITAR-TASS

海外民間航空

UPS向けB.767F試験飛行の模様

ボーイングは6月20日，ユナイテッド・パーセルサービス向け全貨物機（オール・フレイター），B.767-34AF（ER）1号機（N301UP/27239）の初飛行に成功した。

Photo: BOEING

Photo: ITAR-TASS

ミャシーシェフM-101 1号機が初飛行

ロシア初の単発ターボプロップ民間機，ミャシーシェフM-101グジェルの1号機（RA-15001）が1月7日にニジニー・ノブゴロドのソコル飛行場で初飛行した。

M-101はモトルレットM-601Fを搭載する8座機で，5翅プロペラ付き。

Photo: McDONNELL DOUGLAS

第二次大戦中の女性パイロットを記念する行事開催へ

プレーンズ・オブ・フェイムでは8月5日，WASPS（陸軍航空軍女性サービス・パイロット）を記念する催しを行なう。

写真は当日，女性パイロットが操縦してデモフライトを行なうノースアメリカンSNJ-5テキサン練習機。

フェニックス市警察がMD520Nの無事故記録

フェニックス市警察航空隊は91年10月からMD520Nを7機運用しているが，このほど20,000時間無事故を突破した。

写真はSWAT隊員を乗せたN526FB（LN006）で，7機は N521FB～527FB。

Photo: F.B. Mormillo/PLANES OF FAME

超大型民間輸送機 5ヵ国研究を凍結？

ボーイングはアエロスパシアル，BAe，CASA，DASAの4社と550～800席のVLCT（超大型民間輸送機）の可能性研究を続けていたが，7月10日，2年半にわたる研究の第2段階を完了したと発表した。

通常ならここでローンチを発表するところだが需要が見込めず，96年初頭まで市場調査を続け，再度検討作業に入る予定だ。実質的には計画の凍結であり，関係者の間ではこのまま打ち切りになるのではという見方が支配的。そうなると，現在進められている超大型機計画はA3XXのみで，実用化すればボーイングを超えるというエアバスの悲願が達成されることになる。しかし，VLCTに興味を示しているのはシンガポール航空と英国航空程度で，両社がそのままA3XXに移行したとしてもキックオフには結びつきそうにない。

ボーイングではB.747-400をストレッチしたB.747-500X（3クラス530席級）と600X（600席級）を提案しており，これまでボーイング中心の機材計画を進めていた英国航空は，馴染みのないエアバスのA3XXよりはこちらを選ぶだろう。航空業界がこのまま低空飛行を続けるようなら，エアバスが大きなリスクを負ってまでA3XX計画を

タイ海軍のTA-7C フェリー途中に来日

7月22日から24日にかけて，三沢と嘉手納にA-7コルセアの懐かしいTF41ターボファンがとどろいた。アイオワANGのA-7D/Kが最後にコープノースで来日したのは91年10月のことだが，それから約5年ぶりに姿を見せたコルセアは何とタイ海軍のTA-7C（EA-7L）であった。タイ空軍機来日はC-130など珍しくもないが，海軍機となると70年代にトラッカーが厚木日飛で整備を受けて以来だろう。2機はタイへのフェリー途中，22日に三沢へ着陸，翌23日嘉手納へ向かい，24日にはタイへ向け離陸している。タイ海軍は94年に米海軍で余剰となったA-7E 14機とTA-7C 4機を約8,160万ドルで購入。今回の2機を皮切りに，97年2月までに全機受領する予定だ。タイ海軍はウタパオ基地にNo.1WG，ソンクラ基地にNo.2WGを編成しているが，配備先はおそらくウタパオで，現在機体を保有しないNo.102sqnあるいはNo.104sqnに配備されるものと思われる。

↑↓→　離陸のためタキシングするTA-7C（155746，156794）。#746の乗員はチェスの「ナイト」マーク，#794は「獅子」のマークと「CO」の文字を記したヘルメットをかぶっていた。

Photo : Misaaki Kimura

↑　7月24日，離陸準備中のTA-7C。手前は8月号P.44で紹介した機体で，後部胴体には「EA-7L」と記入されたままだが，これはVAQ-34でECMアドバーサリーとして使用されていた際の機名で，現在ではTA-7C仕様に戻されている。国籍マークは消され，垂直尾翼のフィンフラッグと「ROYAL THAI」の文字が隠されている反面，後胴には新たにタイ語が記入された。

←　7月22日，三沢に着陸するTA-7C（EA-7L）。ガルグレイと白のマーキングが懐かしい。

Photos : Hideto Asato
Text : Junichi Ishikawa

READER'S REPORTS

国内投稿写真ニュース

Text: Junichi Ishikawa
写真解説：石川潤一

(このページでは皆様の投稿写真をお待ちしております。投稿規定についてはP.162をご参照ください)。

Photo: Hideto Asato

← 7月16日，嘉手納を離陸するAFMC 412TW/452TSのEC-18B(81-0892/19382)。前日夜に飛来した機体で，この日，ミッションを行なうことなくエルメンドルフへ向かった。当時，スペースシャトル，ディスカバリー（7月13日打ち上げ）がSTS-70ミッションの中でNASAのTDRS-G追跡データ中継衛星の軌道投入とモニターを行なっており，EC-18Bもこれに関連してのミッションを行なったものと思われる。EC-18Bは民間のB.707 4機を改造したARIA（新型測距機器装備機）で，ホブノーズと呼ばれる巨大なレドームには衛星や弾道ミサイルを追尾するため，大仰角までスキャンできる大型アンテナを収容している。AFMC所属になってからは，初来日ではないだろうか。

Photo: Hideto Asato

← 7月24日，嘉手納へ着陸する55WG/24RSのRC-135S(61-2662/18292)。中国人民解放軍は21日から25日にかけて，東シナ海を着弾点に戦域弾道ミサイルの発射演習を行なった。RC-135Sコブラボールは23日，支援用のTC-135S（62-4133/18473）とともに嘉手納へ展開，弾道飛行するミサイルの発する赤外線を探知するミッションを実施している。フィンチップには24RSを表わす紺色の帯が新たに記入されているが，帯付きの機体は本誌初登場。RC-135Sでは赤外線センサーの防眩を目的に，右主翼上面とエンジンナセル，パイロンをマットブラックに塗っているが，この写真では主翼付け根の整流用フィレット部の塗り分けがよく分かる。

Photo: Hideto Asato

← 7月25日，嘉手納で撮影された55WG/343RSのRC-135Uコンバットセント（64-14847/18787）。RC-135Uは機首および尾部にパッシブ・センサーを装備，機内にはデータ処理/分析/記録用の機器を満載している。米空軍では2機あるRC-135Uをミサイルの電子データ収集に使用しており，今回の中国によるミサイル演習でも，中国領空ぎりぎりの公海上を飛行して，ミサイル発射時のデータ収集を行なったものと思われる。米国防総省のDARO（国防空中偵察局）では本機などで収集したミサイルの電子/信号データを蓄積しており，発射されたミサイルの種類などは，機上の分析で簡単に判別できる。なお，本機のフィンカラーは343RSを表わす緑だ。

→ 続いても「OF」だが，こちらは7月14日に嘉手納で撮影された55WG/343RSのTC-135W（62-4129/18469）で，ミサイル演習とは無関係。本機はこの日，第2エンジンのトラブルでR/W05Lに着陸，E誘導路に止まって点検を受けた。TC-135WはRC-135V/Wの訓練型だが，人員や物資の輸送にも使用されるため，今回の飛来目的は不明。TC-135WはSATCOM/SATNAVアンテナや翼端のHFアンテナ，チークのアンテナフェアリングなどRC-135V/Wそっくりだが，胴体下にブレードアンテナが林立していないので識別は容易だ。

Photo : HORNETS'80/IKE

→ 7月7日，嘉手納に着陸するVMFA（AW）-121“グリーンナイツ”のF/A-18D（VK01/164650）。海兵隊では飛行隊長機「01」を派手に塗ることが流行りだが，本機の場合は垂直尾翼の前縁とフィンチップ，そして付け根部をニックネームにちなんで緑に塗っているのみ（チップの「01」は白）。ただし，ナイト（馬頭形をしたチェスの駒）のマークは消されてしまった。なお，ボスニア展開のF/A-18DにALQ-165内蔵ジャマーの緊急装備が決まったが，F/A-18C/Dは全機に搭載プロビジョン（準備）があり，写真でも背部のアンテナ収容部がよく分かる。

Photo : Hideki Asato

→ 7月28日，厚木のR/W19に着陸するVMFA-122のF/A-18A（DC13/163167）。7月にVMFA-115と交替，半年間，岩国へのUDP（部隊展開計画）を実施する飛行隊で，約150名の隊員を指揮するのはJ.A.ジャルムロウツ中佐。7月17日に嘉手納へDC03/13，21日には横田にDC01/07，そして28日に厚木へDC07/12/13が飛来。この間に三沢へも行っただろうから，主要基地への顔見せは一応終わったことになる。なお，本機は昨年10月までVMFA-251のDW09だったが，「MARINES」の文字が淡いグレイで記入されている点が他機と異なる。

Photo : Yuki Itoh

→ 7月25日，嘉手納に着陸するF/A-18C（DB02/163730）。VMFA-235“デスエンジェルズ”のマーキングだが，同隊は8月にVMFA-212と交替，岩国のMAG-12に配備されてくる飛行隊で，人員のみの派遣のためVMFA-212所属機の塗り替えが始まっている。なお，両飛行隊が所属するエルトロのMAG-11は同基地の閉鎖にともない96年3月までにミラマーへ移動することになっており，5月にはVMFA-323が移動を開始している。VMFA-235が96年2月，所属機とともに帰還する先は，おそらくミラマーになるだろう。

Photo : Hideki Asato

Photo : Toshiyuki Okamura

← 7月10日，厚木のR/W19に着陸するVR-62のC-130T（JW313/165313/5385）。7月号P.120で紹介したように，VR-62はVR-55とともにC-9BからC-130Tへ転換したばかりで，来日は今回が初めてだろう。VR-62はミシガン州NASデトロイトに展開していたが，先ごろメイン州NASサウスウェイマスへ移動しており，自動車の町デトロイトを意味する"モータウナーズ"というニックネームは変更されてしまったかもしれない。本機は93年度予算で2機（165313/165314）発注された機体だが，偶数番号の#314はVR-55に配備されている模様。

Photo : Akira Nikaido

← 7月1日，厚木のR/W19に着陸するCOMFLELOGSUPPDETHAWAIIのC-20G（RG151/165151）。9月号P.102で紹介したRG152とともにVR-48から移管された機体で，本機はパリショーにも参加している。現時点でCOMFLELOGSUPPDETHAWAII（Commander Fleet Logistics Support Detachment Hawaii=艦隊兵站支援司令部ハワイ分遣隊）の詳報は不明だが，西太平洋の輸送力増強のための移管といわれる。なお，4月号P.119で普天間に配属されたと紹介した海兵隊のC-20G（165153）も，現在ハワイに展開している模様。

Photo : HORNETS'93/IKE

← 7月3日，嘉手納アメリカンフェスタ'95の際に撮影された新しいゲートガーディアン，F-15A（74-0088）。92年7月3日に嘉手納へ飛来，以後BDR（戦闘損傷修理）機として使用されていた元ハワイANG 154CG/199FSのF-15A（92年10月号P.132参照）で，18WG司令機のマーキングに身を包み，司令部前に展示されている。嘉手納にあるゲートガーディアンの数は，在日米軍基地ではピカいちで，18FBWのF-86F，18TFWのF-100C，F-105F，F-4C，CT-39Aが居並ぶ，18WGの歴史を振り返るには格好の，ちょっとした航空博物館だ。

Photo : Hideto Asato

← 6月13日，嘉手納上空を飛ぶ353SOG/31SOSのMH-53J（73-1649）。4月号P.118と同機，68-10928と2機で嘉手納へ展開，ミッションを行なったもので，給油プローブの横に「ナイト」のマークが記入されている。後部のカーゴローディング・ランプを開けて飛んでいるが，実際のミッションを行なう場合は，ここに7.62mmミニガンあるいはブローニング12.7mm機関銃を装備，後下方の火力支援を行なう（本機は未装備のようだ）。また，機首下面に青白く光る丸いものは赤外線サーチライトで，最近装備されるようになったもの。

→　7月12日，嘉手納のエコー・ヘリパッドへ向けタキシングするHMM-164（C）のCH-53E（YT23）。ホワイトビーチに揚陸艦が入港したらしく，14日にはYT22も飛来している。原隊は不明だが，HMM-164と同じMCASタスティンをホームベースとするCH-53E飛行隊はHMH-361"パイナップルズ"，HMH-462"ヘビー・ハーキュリーズ"，HMH-465"ウォーホーシズ"，HMH-466の4個で，うち465は現在MAG-36へローテーション中だから，HMH-361/462/466のいずれかだろう。なお，前胴側面のマークはリーパー（死神）のように見える。

Photo : Satoru Kubo

→　7月16日，厚木のR/W19に着陸するHSL-49のSH-60B（TX107/162329）。2月号P.118でも紹介した機体だが，レターが消されているのでHSL-51への補充や日飛入りとも考えられたが，結局は母艦へ戻ったようだ。HSLの定数は通常12機で，HSL-49では110～111のモデックスを使う（空母搭載機とは異なり「8」と「9」もOK）。HSL-51の場合はVIP輸送用のUH-3Hが加わるが，これとは別に白/グレイに塗られた元HS-12のSH-3H（NF610/152700）が飛行を再開しており（もう1機ある），HSL-51で汎用任務に当たる可能性もでてきた。

Photo : Yousuke Uehara

→　7月25日，厚木のR/W19に着陸するフェニックスエア・グループのG.159ガルフストリームI（N192PA/149，ex N684FM）。後述するリアジェット36Aとともに，8月4日から大島沖R-599レンジでミッションを行なっている「準軍用機」だが，支援用といわれ，機体を見る限り大きな改造点はない。若い読者の皆さんにはガルフIといってもご存知ないだろうが，A-6イントルーダー訓練用のTC-4Cの原型といえばうなずかれる方もいるだろう。機首だけ比較すると，ガルフII/III/IV（G.1159/A/C）と同系機であることがお分かりいただけよう。

Photo : Tomoaki Nikaido

→　8月4日，厚木のR/W19に着陸するフェニックスエア・グループのリアジェット36A（N546PA/36A-045，ex N13FN）。これまでフェニックスのN540PA，N547PAを紹介したが，本機は同様の任務を請け負っているフライト・インターナショナル社の元N13FNで，その後CFFエアへ転売，94年5月にN546PAと改称して，フェニックスへリースされた（N548/549PAもCFFからのリース機）。フェニックスエアでは現在，リアジェット24/35/36シリーズを20機以上，支援用のガルフIを2機，ターボコマンダー690Aを1機運用している。

Photo : Yousuke Uehara

by Robert Rowe

VISIT to AIR MUSEUM in the U.S.

航空博物館を訪ねて(アメリカ編)●EAA Air Adventure Museum Oshkosh, Wis

2階のギャラリーからイーグルホールを見おろしたところ。B-25, 隼, モスキートが見えるが, 冬期になるとB-17 "Aluminium Overcast"が帰ってきて, もっときゅうくつになる。

INTRRODUCTION

アメリカ大陸において民間の軽量航空機は, レジャー面でもビジネス面においても, 長い期間に重要な役割を果していた。こうした背景の中で, 軽量航空機をサポートし, ひとりでも多くの人々にこれを知ってもらおうとする団体が生まれたのも, 当然の成りゆきであろう。

MUSEUM HISTORY

EAA (Experimental Aircraft Association) は1953年, Paul Poberezny氏と一部のごく親しい友人たちによって, アマチュアの航空機製造支援を目的に結成された。1950年代に彼の書いた航空機を自分で組み立てる方法についての記事が出版されてからは, その会員数は急激に増加していった。1962年になると, EAAは米国の航空の歴史の保護にも関心を示すようになり, 他の米国のグループと同じように, EAAから独立した慈善の法人団体であるEAA Aviation Foundation (EAA航空協会) が発足された。

この協会は, 1964年から航空機の収集をスタートさせ, ミルウォーキーでそのコレクションの公開を始めた。1970年代の終わりには, 展示機とそれに関連した展示物の数は, 100点を超えるまでに拡大した。

このころには, EAAの活動もさらに盛んとなり, この博物館以外にも, バーリントンにテストセンターが開設され, また, ウィスコンシンのオシコシでは毎年大会が開催されるようになっていた。そしてオシコシ郊外のウィットマンフィールドの土地が購入され, 1981年に今回紹介するエアアドベンチャー・ミュージアムが設立され, ここがすべての活動の中心となったのだった。博物館では全コレクション200機中, 何時でも130～140機の機体が展示されている。

今世紀も残りわずかとなってきたが, EAAでは21世紀までには, 1930年代の雰囲気を再現させたピリグリムフィールドでの活動をさらに拡大させる予定である。また会員の中には, ベトナム戦争を経験した世代も少なくないため, 戦後のジェット機をもっと一般に公開させることも大きな課題のひとつとなっている。またホームビルダーの支援も決しておろそかにはされていない。

COLLECTION

コレクションではライト兄弟から, ロッキードCF-104やMiG-21といった初期の超音速ジェット機までの間の歴史をカバーしている。

ライト・フライヤー, スパッドXIII, SE.5, フォッカーDr.1など, 年代の古い機体はそのほとんどがレプリカである。しかしながら, これらと同時期のものの中でも, 現在展示中のカーチスJCジェニーは本物である。

米国航空は, 1920～30年代にかけて順調な成長を遂げていった。コレクションでもこの時期を反映して, とくに重要な機体をいくつか保有している。アメリカン航空の外観を呈したフェアチャイルドFC-2Wは, 1929年フォード・トライモーター4AT-Eとともに展示されている。この4AT-Eは, 飛行可能な状態に整備されており, さらに大型の5ATに製造が切り替えられる直前に作られた最後の4ATのうちの1機である。

エアロンカについても, ここでは充分カバーされている。同社のC-3マスター500は, いわゆる小型で値段も妥当なクラスの機体であるが, 一方LCは, ローパワーで現代的なツアー用航空機の代表である。このLCが登場した当時は, ほとんどの人々はハイウイングの単葉機を求めていたが, LCは無駄のないラインの際だった機体だった。

この当時の個人飛行家を対象とした米国航空機は, そのスピードと持続性においては, 世界のほかのどの国よりも優れていた。メタル・モノコック構造で, ラジアルエンジンを搭載, そして, 現代的な装備などの揃った機体は1936年に, 145hp, 142mphの性能で, 6,000ドルであった。

米国がとくに飛躍を遂げていた分野は, プライベートなものにとどまらなかった。1927年に製造されたロッキード社のベガはジャック・ノースロップ氏によるデザインであった。この機種は, ゆっくりとした速度で拡大しつつあった世界中の航空会社に売却され, また, 数々の記録が達成された機種でもあった。館内に展示されている機体は, モデル5CすなわちW.ポスト氏の記録達成の使用機で, 世界を2周した「Winnie May」をモデルにして外観が仕上げられている。

これと同時期の機体のリストの中でも,

とくに将来の開発につながったものとしては、スパルタン "Executive" モデル7W、スチンソン・リライアント、DC-3などがあげられる。これらの機体のほとんどはピリグリムの端にある格納庫に展示されている。

この時代の展示の中でも最もユニークなものは、おそらくエアロカーだろう。これは自動車と飛行機を合わせたもので、1930年代のテクノロジーに対する当時の人々の期待を象徴するものであった。

この時代の戦闘機はほとんどないが、そんな現実の中でもレプリカながら、博物館のカーチス・モデル35P6Eは、歴史の1ページを飾った機体を再現させ、より多くの人々にその姿を知ってもらおうとする博物館の情熱を思わせるものである。

エアレースが航空機や開発に大きく影響したのは、疑う余地もない事実である。とくにパイロンレースや長距離イベントは大変な人気であった。ウィットマンフィールドの由来となったスティーブ・ウィットマンはウィスコンシン出身で、この博物館がオシコシにあるということからも、彼の搭乗機であったウィットマン・レーサーがコレクション第1号機となったのも当然だろう。現在この機体は、レプリカのLaird LCDW-500スーパーソリューションなど、ほかの1920～30年代のレース用機とともに展示されている。

第二次世界大戦における米国の役割も決して忘れられてはいない。これらのディスプレイはとくにイーグルハンガーに集められている。博物館本館の一部には、ノースアメリカンXP-51ムスタングなどを始めとして、見落とすことのできない機体をいくつも展示している。このXP-51は、もともと英国のムスタングⅠであったが、米国の第二次大戦参戦に先駆けて、USAACによって改造された2機の中の1機であった。

スミソニアン協会では、ここに中島Ki-43Ⅱb「隼」（連合軍のコードでは "Oscar"）をローンに出している。この機体は1940年代の米国の機体に囲まれるように、展示会場の中央にディスプレイされている。

そのほかにもとくに珍しいのは、ノースアメリカン製のT-6テキサンの戦闘機型である。これはタイ向けに製造されたものである。ここではP-64と示されたこの機体は、7機製造されたが、米国の第二次大戦参戦とともに、米国政府によって没収された。

エアレースは航空スポーツのひとつであるが、エアロバティックも第二次大戦以降飛躍を遂げてきた航空スポーツのひとつである。中でもよく知られているピッツスペシャルは、もともとホームビルダー用に設計されたもので、博物館にもS-1S、P-6ス

40機撃墜のトップエース、リチャード・ボング乗機に塗装されているP-38ライトニング。

イーグルハンガーの中央に展示されている隼（Ki-43Ⅱb）。主翼にパラシュートが見える。

現存する中ではおそらく一番古いムスタングといわれているXP-51。USAACが研究のために2機購入したもののうちの1機。

ウィリー・ポストが記録飛行に使った塗装で展示されているロッキード5Bベガ。

ペシャル、SC-1スペシャル、S-2スペシャルなどがコレクションに加わっている。その他のエアロバティック機としては、バッカーBu133Lや、オリジナルエンジンの替わりにライカミングを搭載して、かなり改造されたチップマンクなどが展示されている。

ジェット機のコレクションも集まり始めており、現在はカナディア製のCL-13Aセイバー、CL-30、そしてRCAF(カナダ空軍)でCF-104Dとして使用されたスターファイターも加わっている。元デンマークのホーカー・ハンターF.51は、世界スピード記録を樹立したプロトタイプの外観をモデルに仕上げられている。

EAA設立当初の目的を考えても、ここにホームビルダーを対象とした機体が展示されているのは当然のことだろう。しかしながら、この分野の機体について触れる以前に、まず、ひとつ明らかにしておくことがある。それは、新しいデザインの開発は長い歴史があるが、これらのデザインは、製品の責任に関する厳しい法律にそって、ホームビルダーの元に届けられる。こうした規制によって、セスナなどを始めとした多くのメーカーの中には、1980年代初頭には、軽量小型機の製造を打ち切ったものが少なくない。

ホームビルダーのコレクションには、ポベレズニー・スポーツP-5などを始めとして、著名な機体が少なくない。EAAの創立者であるPaul Poberzny氏によって設計されたこの機体は、1960年に13,500mileの距離を飛行し、ホームビルダー機の信頼性と安全性を立証したのだった。

1976年にはホームビルダーはより斬新となった。展示中のドン・テイラーのT-18は、小型ながら171.5時間で世界一周を達成した。160USgalの燃料を搭載し、それでも総重量は1tにおよばない。この機体の製造費用は15,000ドル、実際の製造には5年の年月が費やされた。そしてホームビルドの機体では、世界一周を成し遂げた最初の記念すべき機体となった。

ホームビルダーの芸術ともいうべき最近の機体としては、プロトタイプのコンポジット式Neibauer Lancair200があげられる。これは2座席で1基の100hpコンチネンタルO-200を使用して、200mph以上のスピードが可能で、そのレンジも1,000mileである。

CONVENTION

この原稿が読者の皆さんに届くころには、12,000機の機体と百万人近い観衆を迎える「Oshkosh '95」も無事終わっているはずだ。EAAコンベンション（EAA大会）が、世界でも最大規模の航空愛好家の集いであることは、疑いの余地もない。

パイロットライセンスと、使用することのできる航空機を持つ米国人に、「じつはオシコシに行きたいのだけど…」などと持ちかけてみれば、おそらくほとんどの人は、「飛行機の席はまだひとつ空いているし、ホテルも床ひとり分ならまだ何とかなるはずだ」というだろう。

この大会では、世界80ヵ国を超える国々からの代表者が、毎年7月の最後の週と8月の最初の週の2週間、ホームビルダーのためのセミナーから、歴史的な航空イベントを記念する式典にわたるまで、様々な活動を検討する。この期間は毎日、ステルスボマーから、最新のパワーハンググライダーまで、数多くのディスプレイが行なわれる。

VISITING MUSEUM

このシリーズで訪れた博物館のほとんどがそうであったように、この博物館に行くにも、大手航空会社の飛行機で地元の空港に乗り入れ、車を運転するのが一番よい方法だろう。博物館から、ミルウォーキーは車で1時間半、シカゴは車で3時間の距離だ。

もちろん自家用機のある人なら、ピリグリムフィールドかウィットマンフィールドに乗り入れることもできる（注：ピリグリムは、EAA大会中は閉鎖される）。そのほかの方法としては、シカゴもしくはミルウォーキーから、ウィットマンフィールドまで便数は少ないが、地元の航空会社の運行する便がある。それでも米国の場合は、やはりレンタカーが必要となるだろう。

博物館はオシコシの南方の郊外にある。ちょうど、ルート41沿いである。

大会とその前後2～3週間を除けば、いわゆる米国の天下のモーテルチェーンも充実しており、宿泊先に困ることはないだろう。しかし、大会中はまったく別の話で、少なくとも1年前までに予約しておかなければ後で泣きをみることになるはずだ。

大会中のキャンプも結構人気のあるもの

天井から逆さまに吊り下げられたDHC-1チップマンク。オリジナルからはエンジン、尾翼、脚などが改造されている。

だが、これも予約した方がいい。ある年の大会に参加するためにその何年も前にEAAに入会するという話も笑いごとではない。

大会中は宿泊先だけではなく、レンタカーの確保も深刻だ。博物館関係者によると、大会期間中はシカゴからカナダ国境まで、レンタカー不足になるという話だった。

大会期間を除いては、夏は暑すぎ、冬は寒すぎる。春と秋が気候的にも一番いい時期だろう。夏の暑さはそれでもまだ我慢できるが、冬にピリグリムフィールドのハンガーをゆっくり見学するのは、かなり辛いものがある。秋の半ばから、春の半ばにかけての期間に博物館を訪れる場合には、充分服装に注意した方がいいだろう。

博物館内の照明はやや暗目であるが、それでもかなりいい写真が撮れるはずだ。ミディアムスピードのフィルムと三脚を使用して、とくに、イーグルハンガーのバルコニーなどから、ロングレンズで狙えば、記念の一枚となるはずだ。

夏の高温からのフィルムの保護は今までにも何度も触れてきたが、とくにこの地域では、それ以外にも冬の寒さにも気をつけなければならない。冷たすぎてフィルムが切れ易かったり、反対にフィルムで手を切ってしまうからだ。

館内には、いわゆる土産ものや、本などを売る小さな売店が2ヵ所と、飲物やスナックなどを自動販売機で売る簡単な喫茶室が設けられていた。

開館時間は、月曜日から土曜日まで08：30am～17：00pm、日曜日は11：00am～17：00pm。

博物館の連絡先は

EAA Aviation Center
P.O.Box 3086
Oshkosh
Wisconsin 54903-3086
USA
Tel：414-426-4800

上はノースアメリカンP-64、T-6テキサン改造の戦闘機型。上中はカーチス・モデル35（レプリカ）で、1930年代初頭のP6Eホークをモデルとしている。

SERIES CONCLUSIONS

このシリーズでは米国大陸内各地に広がる多くの航空博物館中、とてつもなく大きなものから、小さいながらも充分見学に値するものにまで、様々なものを選んで、簡単に紹介してきた。

今回の取材の中でまず感じたことは、米国の国の広さだ。その一方で、この国が比較的閉鎖的な考えをもっていたり、歴史の捉え方も一面だけで、柔軟な目で全体を客観視するのが難しいのではないかという印象を受けた。デイトンの空軍博物館やペンサコラの海軍博物館では、各々の歴史をバランスのとれた観点で捉えており、その点での評価はかなり高いといえる。しかしながら、そのほかの博物館の多くは、そこで働くボランティアの個人的な思想がコレクションに反映してしまい、残念ながら、そのバランスを崩す結果となっていた。

こうした博物館を訪れる場合には、まず、柔軟な気持ちと航空一般に関してのある程度の知識が必要だろう。こうして、博物館の意図をうかがった上で、その内容が正当に評価できるわけだ。

今回のシリーズに登場した博物館の中で、まず第一のお勧めは、なんといってもライトパターソン空軍基地の米国空軍博物館。そして次は、ペンサコラの米海軍博物館だ。もし将来、米国の南西部に行くチャンスに恵まれたなら、ぜひピマとメサ・チャンプリンのふたつのコレクションの見学もお勧めしたい。

米東海岸、とくにマンハッタンに滞在するチャンスがあれば、ただ単に空母のデッキを体験するというだけでも、USSイントレピッドに行ってみるのもいいだろう。また、マンハッタンから少し離れてみようというのなら、コール・パーレンのコレクションが同じニューヨーク州のオールド・ラインベックにある。

コンフェデレートの組織は、米西部に散らばっており、本部のあるミッドランドまで行くには、どうしてもかなり疲れる旅程となる。ここを訪れるのなら、何か特別に目当ての機体があるという確認がとれたとき以外は、ここを本拠とした展示機が揃う冬期期間に限られる。しかしながら、これらの機体も、他の博物館で見られないものはとくになかった。　（シリーズ終了）

T-2, T-4 & Jr.
ブルーインパルスが出揃った

松島基地航空祭

Photos : KOKU-FAN (Yukihisa Jinno, Ryuta Amamiya)

7月30日，第4航空団第21飛行隊戦技研究班，通称ブルーインパルスのホームベースである宮城県航空自衛隊松島基地で航空祭が行なわれた。今年はT-2ブルーとしては最後の年，過去数年同基地の航空祭が天候に恵まれなかったことから，今までの8月から7月に時期を移動，これが見事に的中して夏空の下での開催となった。また来年度から正式に活動を始める新生T-4ブルー，臨時第11飛行隊も登場した。

↑→ 今年の主役はなんといってもT-2ブルーインパルス。どこの航空祭でも最高の人気なのはご存知のとおりだが，とりわけ今回は地元での最後の公式飛行展示となるため，観衆の目はT-2ブルーに釘付けとなった。写真は午後の展示の最初の課目，カラースモークを使ったデルタロールのシーケンス。

↑ 1992年の事故復帰以来，松島名物のシーフォグ（海霧）と雨にたたられて，地元ではフルショーが行なえなかったT-2ブルー。今年は午前，午後とも予定のプログラムをすべて消化。「真っ青な夏空」とまではいかなかったが，過去の鬱憤を晴らした。写真はダブルクローバーリーフターンで隊形をアローヘッドに移行した4機編隊。

↓ 6番機コクピット内，森谷 清1尉の右肩にはT-2ブルー・ファイナルツアーを記念するパッチが（ヘルメット側面にも「Final Year T-2 Blue Impulse」の文字）。このパッチ，第21飛行隊に所属する全員が付けており，シーズン後半からは各基地の航空祭でも限定で販売される予定という。

← T-2ブルーの課目の中でも，もっとも一般うけするソロ2機でのビッグハート。この日も午前と午後の2回，基地上空に大きなハートが描かれ，会場からは拍手が沸き起こっていた。

【上2枚】 午前中の演技は、過去に訓練のみで披露されなかった課目や、あまり多くの人に見られることのなかった課目を集めた「松島スペシャル」。上段は6カードパス、下段はややルーズなダイヤモンドから各機がロールを打つポントンロールで、このほかにも4＋1＋1機に分かれたスピーディな演技などが展開された。

↓ 演技を終えてフライトラインに戻る6機のT-2。最終シーズンのメンバーは昨年同様1番機井口2佐、2番機西村1尉、3番機岡瀬1尉、4番機殿本1尉、5番機里信1尉、6番機森谷1尉。

↓ 午前中に行なわれたT-2ブルー1回目の展示は、通常の飛行展示ではまず見ることのできないホワイトスモークを使っての演技となった。バックが抜けるような青空ならば白いスモークが映えるのだが、今回はややヘイズに溶けてしまったのが残念。

↑→　今年のもうひとつの主役がT-4ブルーインパルス。現在は臨時第11飛行隊として来シーズンに向け訓練中で，この日もプログラムでは「T-4 6機による編隊飛行」と紹介されていたが，内容は明らかに次世代のブルーが見える展示といえるものであった。同隊はT-2ブルー，戦技研究班から正式にバトンタッチを受けると，「臨時」の2文字がとれて，3代目ブルーインパルスを襲名することになる。上は4機編隊によるダイヤモンドパス，右はソロ2機によるクロスオーバーブレイク。

←　4機編隊によるダイヤモンド360゜ターン。T-4はT-2に比べてスパンが長く，さらに縦に段を付けた編隊形を採用しているため，編隊が非常にタイトな印象を受ける。また実際にフライトを見ると，機体の裏面と表面のコントラストも実感できる。

【下2枚】　左は展示を終えR/W25に着陸するT-4ブルー仕様1号機（46-5720），右は3機ずつに分かれてタキシングする6機のT-4ブルー仕様機。なおこの日のフライトは1番機が46-5728（小倉貞男3佐，阿部英彦2佐），2番機が46-5720（陣内＝じんのうち＝信広1尉），3番機が46-5730（黒井博文1尉），4番機が46-5731（野崎靖裕3佐），5番機が46-5725（柳岡＝やなおか＝兼行3佐），6番機が46-5729（伊藤昭3佐）で行なわれた（ナレーターは佐々木義宣1尉が担当）。

← 3年目に入って円熟味も増してきた（?）T-4ブルーインパルスJr.。WAF（婦人航空自衛官）の制服を着たナレーターはもちろん男性。くだけたナレーションは観客を沸かせていたが，おふざけのなかでも演技はピタッと決めており，就業時間外に行なわれた訓練の成果は発揮されていた。なおこのT-4ブルーJr.，本家T-4ブルーがデビューする来年以降の活動については未定とのこと。

→↓ 第21，22飛行隊合同のT-2 16機編隊を指揮した第21飛行隊長，宇山佳男2佐はこれが同隊でのラストフライト。飛行展示終了後，恒例の水かけセレモニーが行なわれた（麦わら帽子が宇山2佐）。

【左3枚】 この日目についた地上展示機を3機ほど紹介しておこう。上段は第306飛行隊のF-4EJ改（67-8379）。同隊の飛行隊長乗機として'95戦競に参加した機体で，厚木，横田に続いての参加となった。中段は第8飛行隊のF-1（80-8220）で，こちらも戦競参加機。インテイクペーンのクルーネームどおり，猪股"MASH"弘治2尉が搭乗してきた。下段は米空軍35FW/14FSのF-16C（90-0820）。僚機のF-16D（90-0837）ともども，AIM-120 AMRAAMとAIM-9サイドワインダーを各2発ずつ搭載しての空対空装備で飛来した。

↓ 松島基地航空祭の名物でもある水着モデルの撮影会。無骨な自衛隊機と色鮮やかな水着に身を包んだモデルさんのアンバランスが受けてか，例年人気は上々。

AIRPLANES DIGEST No.81

Photo : USMC

GRUMMAN F7F TIGERCAT

●解説：松崎豊一
Text : Toyokazu Matsuzaki

Illustration : Mototaro Hasegawa

Grumman F7F-3P Tigercat (Bu.No.80454) of USMC HEADRON 1MAW. Korea. May 1952.

全面をグロッシーシーブルーで包んだ第１海兵航空団司令部飛行隊のF7F-3P。部隊デリバリーの少ない本機は塗装のバリエーションも多くなく、このような一般的なものがほとんど。ステンシル、レター等は白。

Photo：KOKU-FAN

グラマン初の双発戦闘機として作られたもののトラブルに泣かされたXF5F-1。

F7Fタイガーキャットは，グラマンがレシプロ双発艦上戦闘機という難しいカテゴリーに挑戦した結果生まれた高性能戦闘機である。結局空母上からの作戦は実現せず，当初目標とした対日戦にも間に合わなかったものの，その高性能はレシプロ双発戦闘機の最高峰と言ってよいものであった。

レシプロ双発戦闘機

第二次大戦前，まるで一種の流行のように列強各国が双発戦闘機戦列化を目指した時期があった。双発戦闘機はエンジン出力が倍になることから高速化できることや，武装や燃料も大量に搭載できて複座化も容易なため長距離航法や夜間作戦に有利と考えられたからである。

しかしレシプロ双発戦闘機のデザインはそれほど容易なものではなく，各メーカーとも予期せぬ抗力や重量の増大を始めとするさまざまなトラブルに見舞われ，その解決に悪戦苦闘することになる。そのなかでも比較的スンナリ戦列化されたのはドイツのBf110だったが，いざ実戦に出てみれば，単発戦闘機にまったく歯が立たないというていたらくであった。

結局多くの国の用兵側が当初双発戦闘機に望んだ制空や長距離ボマーエスコートなどの任務に大戦中ある程度の実績を残し得たのは米陸軍のP-38のみであり，ほかは対爆撃機迎撃や夜間戦闘あるいは対地／対艦攻撃などに活路を見出さざるを得なかったのだ。

結果論はさておき，大戦前米海軍も大馬力エンジンがまだ登場前だったこともあって双発高性能艦上戦闘機の実現に意欲的であった。米海軍が最初に双発戦闘機の提案要求を出したのは1937年3月18日のことだったが，この時は満足すべき設計案が出なかったため，1938年2月1日に再度仕様を改めて設計提案を募った。6月30日グラマンのデザイン34案が採用となりXF5F-1の名で開発作業が進められることになった。

XF5F-1スカイロケットはライトXR-1820-40（離昇1，200hp）を装備し，前方視界を確保するためと機体のコンパクト化のため機首を主翼前縁より後方に下げ，ふたつのエンジンナセルだけが主翼前方に突き出すというユニークなデザインで，馬力荷重が1.92kg/hp（全備重量時）という低い値に抑えられたため，上昇率は当時の単発戦闘機の水準をはるかに超える1，200m/min，スピードも600km/h以上の高速が期待された。

米陸軍もこの高性能に注目し，前輪式に変更してエンジンもターボ過給器付きR-1820-67/-79双発とした陸上型原型1機をXP-50の名で，1939年11月に発注した。

XF5F-1 1号機（Bu.No.1442）は1940年4月1日初飛行，引き続きテスト飛行が行なわれたが，エンジンの冷却不足，油圧系，エンジンナセルの気流の乱れ，安定性不良など次々にトラブルが発生し，改修に次ぐ改修を実施。ようやく始められた模擬空母離着艦テストでは数回にわたって脚を破損する始末だった。また大きな空冷エンジンをコクピット前方に装備したため，斜め前下方の視界が極端に悪く，艦上機として不適格であることも明白となった。

一方，XP-50は1941年2月18日に初飛行したが，3ヵ月後テストフライト中のターボ過給器爆発により墜落し，開発は中止されてしまった。

XF7F-1/XP-65開発

グラマンはXF5F-1のトラブル解消に追われるかたわらで，さらに強力，高性能な双発艦戦計画を練り上げ，デザイン51として陸／海軍にプロポーズした。最初にこの案に飛び付いたのは陸軍で，XP-50墜落直後の1941年6月14日，XP-65の名で2機発注した。続いて6月30日XF5F-1に見切りをつけた海軍も採用を決めXF7F-1として2機の原型製作を命じたのである。

当初陸／海軍は細部のみ異なる同じ機体を開発させて双方で使用する計画だったが，やがてそれでは互いの要求値を満たせないことが明らかとなったため，グラマン社がもともと海軍機を多数生産していたことから，1942年1月16日に陸軍側が発注を取り下げ純然たる海軍機として開発が続行されることになった。

XF7F-1は当時すでに建造計画が進んでいた45，000t級ミッドウェイクラス空母での運用を前提に設計作業が開始されたが，海軍側の指示により，同じ日に発注されたXF6F-1ヘルキャットの開発，量産化が優先されたため，タイガーキャットの開発は比較的ゆっくりしたペースで進められていった。その間に装備するエンジンの選定も二転三転し，当初ライトR-2600-14（離昇1，600hp）だったのが，海軍側の要望により同じR-2600の左右逆回転タイプ（トルク打ち消しのため）となり，最終的には米海軍戦闘機のスタンダードとなりつつあったP＆W R-2800ダブルワスプに落ち着いた。

XF7F-1の設計方針は，双発エンジンによる低い馬力荷重と単発戦闘機より翼面荷重を高めに設定することにより高速と鋭いダッシュ力，そして優れた上昇力を達成するという点で，基本的にXF5F-1のそれと変わ

Photo：NATIONAL ARCHIVES

XF7F-1プロトタイプ1号機。大型のスピナーやキャノピーが生産型と異なる。

らないものだったが、そのデザインは全体から細部に至るまで大幅に洗練され、欠点もひとつひとつ取り除かれたため、非常に完成度の高い機体となった。

たとえばXF5F-1で問題となった斜め前下方の視界不良は、主翼を肩翼配置としてキャノピーに対するエンジンの位置を上げ、キャノピーを主翼前方まで前進させるとともに3車輪式降着装置の採用によって大きく改善された。また安定性改善のためXF5F-1の小面積2枚垂直尾翼は背の高い1枚タイプに改められ、ドーサルフィンが追加された。

胴体は抵抗減少と前脚収容のため前方に長く伸ばして極力細く（最大幅1.1m）設計され、エンジンナセルもスムーズな紡錘形とされたうえで主翼下面に密着する装備法がとられ、気流の乱れを最小とするデザインとなった。

主翼は前縁後退角ゼロ、後縁に前進角を与えたテーパー翼で、翼形は翼根部がNACA23015、翼端部が同23012であり、当時の高速機としては標準的なものだが、翼面積は42.27㎡で、同じエンジン単発のF6Fの約1.3倍に切りつめられていた。スパンは15.70mとTBFアベンジャー（16.51m）より短く、9.80mの部分に上方折りたたみ機構を備え、その外側後縁にエルロン、内側にはフラップが装備された。

プロトタイプ完成

XF7F-1プロトタイプ1号機（03549）は、離昇出力2,000hp、高度4,120mで1,600hpを発揮するR-2800-27を装備して完成し、1943年11月3日グラマン社テストパイロット、ロバート・ホールの手で初飛行に成功した。原型はエンジンナセルの抵抗を減ずるため大きなスピナーを付け、ワンピースタイプのウインドシールドを持つことなどがのちの量産型と異なっており、武装、レーダーなどはもちろん未搭載であった。

1944年3月2日には原型2号機（03550）も進空し、グラマン／海軍双方によるテストが続けられた。その結果、最高速度は高度6,700mで690km/h以上、初期上昇率は1,280m/minといずれもF6F、F4Uを上まわる高性能を示し、大型機ながら軽快な運動性を持つことも実証された。

しかし方向安定性の不足とスピン特性不良も同時に明らかとなり、ドーサルフィンの大型化が行なわれた。また地上における模擬着艦テストで、空母運用にいささか問題のあることも判明した。着陸速度は140km/h程度で米海軍機としては普通だったが、何しろ重量が単発艦戦の倍近いため、着艦フックやその取り付け部の構造に相当な無理がかかったのである。とくにXF7F-1の場合、フックがY字型をしていたため、少しでも横向きの力が加わると取り付け部付近の胴体にシワが発生することさえあった。

だが海軍は本機の高性能にホレ込み、飛行試験完了前の1944年初めに量産型F7F-1 500機の発注を行ない、これらは当時太平洋戦線で陸上基地から主として対地攻撃作戦に就いていた海兵隊戦闘飛行隊に配備する計画が立てられたのであった。

タイガーキャット最初の生産型となったF7F-1は大半がテストと訓練用に使用された。

タイガーキャット各型

XF7F-1：2機作られた原型機だが、前記のように大型スピナー、ウインドシールド、武装未搭載、エンジンのスペックなど細かい点が異なるものの量産型との大きな違いはない。1号機は1944年5月1日に事故を起こして3ヵ月後廃棄され、2号機は約半年にわたってフライトテストに使用されたあと、モフェットフィールドのNACAエイムズ研究所の実物大風洞でのテストに供され、1946年10月までフライトテストと風洞試験双方に使用された。

F7F-1：当初500機発注された最初の量産型で、タイガーキャットと命名されたが戦局の変化とテスト中のトラブルのため発注数は大きく減らされ、最終的に34機生産にとどまった。1944年4月29日に海軍へのデリバリーが開始され、ごく初期の生産機には原型と同じスピナーが装着されていたが、やがて廃止された。

エンジンはR-2800-22W（離昇2,100hp、Wは水噴射装置付きを表わす）を搭載し、ウインドシールドは通常のスリーピースタイプに改められた。

武装は双発機のメリットをフルに生かして、機首に12.7mm機銃4挺（弾数各400発）、内翼に20mm機関砲4門（同200発）という強力なものだったが、生産初期12.7mmは給弾が詰まりやすく、20mm発射時のショックで主翼外板がはがれるというトラブルが発生し、グラマンによる改修が行なわれた。

またXF7F-1で指摘された方向安定性不足の改善が充分ではなく、ごく幅の狭いベントラルフィンが追加される改修が行なわれたほか、海軍はグラマンに対し、垂直尾翼を大型化再設計するよう指示した。そのほか限界速度テストで強い上下振動が発生したため、昇降舵のリブを倍に増やして剛性を高める改修も行なわれ、未改修の期間は急降下速度に制限が設けられた。

なおF7F-1はAN/APS-6捜索レーダーを装備して生産され、夜間戦闘機としても作戦可能な機体だったが、なぜか一部の機体

F7F-1 3号機からコンバートされたXF7F-2（80261）。初の複座型タイガーキャット。

Photo：SMITHSONIAN INSTITUTION

主翼を展張するF7F-3（80407）。垂直尾翼は背の低い旧タイプである。

だけがF7F-1Nの名で引き渡された。もちろん-1と-1Nの間にはまったく違いはなく，配備部隊により名称を変更したということも考えられる。ちなみに1945年VMF（N）-531に配備された2機にはF7F-1Nと記入されていたとされる。

ところでイギリス海軍も本機の高性能に注目し，1946年から47年にかけて2機を米海軍から借用して（80289→TT348，80293→TT349），RAEファーンボロで評価テストを実施した。余談だが，このころイギリス海軍はF7Fとほぼ同クラスの艦戦デ・ハビランド・シーホーネット（RR マーリン130 2,070hp×2，尾輪式）を完成させたところだったことから両機の比較テストを行なったものと思われる。

XF7F-2：本格的な夜間戦闘機とするにはレーダーオペレーターが必要なことから1944年1月海軍は複座型F7Fの開発を指示した。生産ライン上の3号機（80261）が改造のため抜き出され，コクピット後方にあった燃料タンクを小型化することによって後席を設け，1944年7月にXF7F-2として完成した。改造により機内燃料搭載量は426galから375galに減少したが，テスト結果に満足した海軍は36号機以降を複座型F7F-2Nとして生産するようグラマンに命じた。

F7F-2/-2N：F7F-2Nは複座夜戦として65機生産された。レーダー手席のキャノピーは左側をヒンジとして開閉され，初期型はフラットタイプだが，のちにレーダー手の頭上がふくらんだタイプに変わった。

固定武装はF7F-1と同じだが，機首の機銃4挺は部隊配備後に取り外されるケースが多かったという。なお-2Nの外翼下面には5in HVAR用Mk.5ランチャーが左右4個ずつ装備され，対地攻撃能力が強化された。

65機生産されたうちの一部は後席をつぶして替わりに80gal入り燃料タンクを搭載（後席キャノピーは金属板でカバー）して完成し，これらはAPS-6レーダー装備ながらF7F-2と呼ばれ，複座型と区別された。なお部隊配備後に同様の改修を受けてF7F-2となった機体もあった。

F7F-2N初号機（80294）は1944年10月31日に初飛行し，ただちに海軍への引き渡しが開始され，45年3月までに全機デリバリーされた。タイガーキャット各型のうちで最初に実戦部隊に配備されたのはこの-2Nで，また実戦には間に合わなかったものの，タイガーキャットとしては唯一VJデー前に沖縄へ展開した。

F7F-2D：F7F-2N改造のドローン管制機。大戦終結とF7F-3以降の新型タイガーキャット就役によって余剰となったF7F-2N在籍機は，1946年以降NAF（海軍航空機工廠）において全機-2Dに改修された。武装はすべて取り外され，機首上面に砲弾型ADFアンテナフェアリング，胴体中央部にF8Fベアキャットのキャノピーを移設してドローン・コントローラー席をそれぞれ設け，外翼下面にはグローブKD2Gターゲットドローン搭載用のパイロンが設置された。

F7F-3：3番目の生産型だが，その生産状況には二説あって，ひとつはF7F-3/3N/3P合わせて250機（うち1機はXF7F-4Nとして完成）作られ，内訳は106機以上が-3N，61機以上が-3Pとして完成した（ランダムのためBu.No.不明）という説と，最初の189機がF7F-3，190号機がXF7F-4N，残る60機がF7F-3Nで，-3の中からランダムに-3Pが作られたという説である。こうした記録上の混乱は，戦時下であったためと，機体だけをグラマンが製作し，-3N/-3Pへの改造はバンナイズのロッキード改造センターが行なったことが原因となっているようだ。

後説（Naval Institute：U S Naval Aviation 1910-1980ほか）によれば-3と-3NのBu.No.ははっきり区別されるわけだが，写真などから見ると両者のBu.No.は入り混じっているようなのでここでは前説（比較的新しい出版物はこちらの説が多い）をとることにする。

F7F-3は単座の昼間戦闘機で，1号機（80359）は1945年3月14日に初飛行し，これ以降46年6月20日までの間に計250機（前記のとおり各型含めて）が海軍に引き渡された。初期型はF7F-2と外見上の相違がほとんどないが，生産途中で垂直尾翼が大型化（面積で29.2%増）され，形状も変化した。

エンジンはR-2800-34Wで，離昇出力は2,100hpで変わらないものの，高度4,880mにおける出力が-22Wの1,600hpから1,700hpに向上した。固定武装は-2と同様だが，12.7mmは冷却方式が改善され，20mm砲は生産途中で長砲身タイプに改められている。

また外翼下面のロケット弾架はMk.5からMk.9に変わり，HVARのほか250lbまでの爆弾も搭載可能となった。胴体下面センターラインおよび内翼下面に兵装パイロンが新設され，前者には2,000lbまで，後者には各1,000lbまでの爆弾を搭載可能となった。なお，これら3個のパイロンは300gal落下増槽用として使用することも可能で，この場合のフェリーレンジは3,000km以上におよんだ。

F7F-3はタイガーキャットシリーズ中最も高性能なモデルとなり，最大速度は高度6,550mで720km/h以上，海面上昇率1,840m/min，上昇限度12,000m以上を発揮し，まさに究極のレシプロ双発戦闘機と呼ぶにふさわしい機体となった。

F7F-3E：F7F-3N 3機（80375，80455，80487）に特別の電子装備を追加し夜間強攻機としたモデルだが，発注後間もなくキャンセルされたため，実際には作ら

Photo：KOKU-FAN

ADFアンテナを前脚カバーに取り付ける特別改修を施されたF7F-3（80524）。

れることなく終わった。

F7F-3K：F7F-3 1機（80411）をベルで無線誘導無人機に改造したもの。

F7F-3N：複座夜間戦闘機タイプで，106機作られたという説が有力だが，のちに-3から改造された機体もあるため，正確な機数は不明。SCR-720レーダーを搭載し，機首先端が丸くなって下面にふくらみが付いた（いわゆるドループ・スヌート）ことが最大の特徴で，全長も43cm延長された。

大型のレーダーにスペースを取られたため12.7mm機銃は撤去され，その点を除けば武装は-3と同じだが，センターライン・パイロンには新たにMk.13魚雷（2,000lb）が搭載可能となった。これによりF7F-3Nは米海軍戦闘機中初の雷撃任務可能機となった。

F7F-3P：後部胴体にカメラステーション5個を持つ単座写真偵察機。グラマンでアセンブリーした機体をバンナイズのロッキードにフェリーして偵察装備を搭載する改修を行なったが，その機数は61機以上というだけで正確な数字は分かっていない。

ファインダーはコクピット下面に取り付けられたペリスコープの像をミラーで反射させて地上を見るシステムだった。固定武装は-3と同じで，少数機を除いてすべての兵装パイロンも残されていたから，戦闘／攻撃機として使用することもできた。

F7F-3Pは1945年4月からVMD-254への配備が始められ，7月に輸送空母で西太平洋戦域に向けて送り出されたが，VJデー直前にグアムに到着し，実戦参加は果たせずに終わった。

XF7F-4N：F7F-3 1機（80548）を改造して作られた複座夜間戦闘機原型で，レーダーは最新のAN/APS-19を搭載，機首の形状はドループ・スヌートではなく-2Nと同じ形状に戻った。武装は-3Nと同じで，機首の機銃は搭載されていない。

F8F-1と並んだVMF（N）-531のF7F-3N。レドームが白く塗られている。

F7F-4N：APS-19レーダー搭載の複座夜戦。前期型の空母トライアルで強度不足が明らかになっていたため，-4Nは機体全般にわたって強度が高められ，降着装置のストロークも拡大されたほかY字型アレスティングフックは通常のストレートタイプに改められた。

F7F-4Nのエンジンは-3と同じR-2800-43Wで，重量が増大した分だけ速度や上昇力が低下したが，F7Fシリーズ中初めて本格的空母作戦が可能なモデルとなった。海軍は終戦直前の1945年5月グラマンに対し，F7F-4N 1,250機の大量発注を行なったが，終戦によるキャンセルのため12機生産されたのみで，1946年11月最後の機体（80620，364号機）が海軍に引き渡されてタイガーキャットの生産ラインは閉じられたのである。

F7F-5：R-2800-30W（離昇2,300hp）装備の馬力強化型だが計画だけに終わった。

そのほかグラマンではいくつかのF7F発展型を計画していた。モデル66はF7Fの胴体を大型化して下面に兵器倉を設けたモデルで，海軍から雷撃機XTSF-1として2機試作の発注を受け，モックアップ段階まで進んだが，結局キャンセルされた。

モデル67はエンジンナセル後部にGE製I-20ターボジェット（推力900kg）を追加装備した混合動力機で，高度6,100mで800km/h以上の高速を発揮する計画だった。1944年7月海軍に提案されたが不採用に終わった。

モデル80は大戦終了後，グラマンが民需転換を図って計画したモデルで，F7Fの胴体を完全に再設計して高速ビジネス機として売り出そうとしたものだが，結局あまりに高価な機体となるため開発は断念された。しかしこの時のビジネス機開発スタディは，後年ガルフストリーム1誕生に結びつくことになったのである。

F7Fと空母

F7Fはもともと艦上双発戦闘機として開発されたが，空母からの本格的作戦は最後まで行なわれず，空母上運用が可能となった最終型F7F-4Nができ上がったころにはすでに大戦は終了し，しかもジェット時代の夜明けを迎えたこともあって少数生産に終わってしまった。

しかし海軍としてもタイガーキャットが艦上機として作られた以上，空母適合性（Carrier Suitability）獲得は必ず通らなければならないプロセスであり，前期型による空母上テストを何回か実施している。

XF7F-1による陸上模擬着艦テストでいくつかの難点が指摘されたことは前記のとおりだが，1944年11月15日には最初の量産型F7F-1のうちの1機（80291）が，就役して間もないエセックス級空母シャングリラ（CV-38）に派遣され，海軍航空機工廠のパイロットにより初の離着艦テストが実施された。この時大きな問題がなかったことから1945年4月8日にはVF（N）-52のF7F-2N 6機が空母アンティータム（CV-36）に派遣され，同隊のパイロット6名が昼／夜間の空母着艦資格審査（Carrier Qualification）をクリアした。

Photo：USMC

ハワイ上空を飛行するVMF（N）-533のF7F-3N。同隊はエワ基地に駐留していた。

タイガーキャットの胴体はエンジンナセルよりはるかに短身である。写真はF7F-3。

Photo : SMITHSONIAN INSTITUTION

ここまでの経過を見ると、F7Fはエセックス級空母であればそれほど問題もなく運用できたようだが、海軍は同機を作戦航海に参加させることはなかった。これは同機が大型のため搭載機数が減少するのを嫌ったこと、平均的技量のパイロットには着艦が難しかったこと（とくに片発停止時には困難だった）、およびXF7F-1のテスト以来強度に不安が持たれていたことなどが原因だったとみられ、海軍としては当初の計画どおりミッドウェイ級空母が就役してからの派遣を考えていたようだ。

そして大戦直後F7Fの強度不足が一挙に表面化した。1946年1月、VMF(N)-534のF7F-3N 12機が空母シャングリラに派遣され空母着艦資格審査トライアルを実施したが、この時1機のF7F-3Nがアレスティングの衝撃により右主翼内翼折損という事故を起こした。ただちに残る11機の精密点検を行なったところ、全機のエンジンマウント周辺の構造部に損傷が発見され、これを機に海軍はF7F-4Nを除くタイガーキャット全機の空母上運用を禁止してしまったのである。

F7Fイン・サービス

タイガーキャットを最初に受領したのはMCASチェリーポイントの海兵隊転換訓練部隊VMF-911で、1944年中ごろF7F-1の配備を受け、夏からクルートレーニングを開始した。

実戦部隊で最初にタイガーキャット飛行隊となったのはMCASイーグルマウンテンレイク（テキサス）のVMF(N)-531で、1945年1月17日にF7F-2N受領を開始し、6月までに-2N 15機、-1N 2機を保有。パイロット／レーダー手各27名ずつ、および整備要員が作戦可能ステイタスに達した。

VMF(N)-531はエルセントロに移動して新しいF7F-2N 18機を受領し、7月24日輸送空母ウインダムベイに搭載されてグアムに向けサンディエゴを出港した。グアムに揚陸後、同隊は硫黄島経由で沖縄に展開したが、到着日は大戦終了の一日前で、ついに対日戦に参加することなく終わった。

同隊のF7F-2Nは8月17日、VMF(N)-533所属に移され、引き続き沖縄に駐留していたが、当時中国国内で日本軍の武装解除にあたっていた海兵隊地上部隊支援のため、10月6日12機の分遣隊が北京（当時は国民党が支配）に派遣された。中国におけるVMF(N)-533の主任務は勢力を拡大しつつあった中共軍地上部隊の撃退であり、武装パトロールミッションを1945、46年を通じて実施した。同隊のタイガーキャットは1946年9月、14機のF7F-3Nによって更新され、翌年1月まで北京に駐留したのち、ハワイのMCASエワに移動した。

以上のほかにタイガーキャットを使用した部隊としては、VMF-312、-911（F7F-1/-3）、VMF-461、VMF(N)-513、-534、-542（F7F-3N/-4N）、VMD（のちにVMP）-254、-354、-954（F7F-3P）などがある。

これらのうちVMD-254は終戦直前にグアムに進出し、VJデー後に沖縄に進駐、のちに中国に分遣隊を派遣した。

太平洋戦争に間に合わなかったタイガーキャットは50年代に入ると早々とジェット戦闘機にとって替わられることになったが、1950年6月朝鮮戦争が勃発したことで、ようやく実戦参加の機会がめぐってきた。

MCASのエルトロのVMF(N)-542のF7F-3Nは1950年8月輸送空母ケープエスペランスに搭載されて日本に運ばれ、9月19日には奪回されたばかりのキンポ飛行場に展開、翌年3月にVMF(N)-513所属となった。朝鮮におけるF7F-3Nの主任務は当初CAPだったが、間もなくレーダーと兵装搭載量の多さを生かした夜間阻止攻撃ミッションへと変わった。フレアーシップC-47が投下する照明弾の明かりを頼りに北朝鮮の戦闘車両や補給トラックを攻撃する任務で、ロケット弾、通常爆弾、ナパームなどが主兵装として使用されたが、パイロットによれば20mm砲4門の破壊力も相当なものだったという。

また北朝鮮が得意とした複葉練習機Po-2による深夜爆撃（多分に心理効果を狙ったもので連合軍兵士はベッドチェック・チャーリーと呼んだ）の要撃にもかり出され、1951年7月1日と9月23日に各1機ずつの撃墜を記録した。しかし共産側がジェット機による夜間作戦を開始し、夜間爆撃のB-29などに被害が出るにおよんで、さすがのF7F-3Nも旧式化が明白となり1952年5月以降F3D-2スカイナイトに主力夜間戦闘機の座を譲り渡して本国へ帰っていった。

海軍／海兵隊から退役したタイガーキャットの多くは、のちに民間に払い下げられて消防機に改造された。当初は落下増槽タイプの消火剤タンクを内翼下面に搭載したが、間もなく胴体下面に密着させる800gal入りタンクが開発され、多数のタイガーキャットに装着された。消火剤の搭載量からいえばB-17やPBYカタリナよりはるかに少なかったにもかかわらず、高速を生かしての反復出動および高機動性により他機には近付けない地形の消火作業も実施できるところから非常に有効な消防機となった。なお、これらのうちの何機かは70年代以降ウォーバードとしてのレストレーション作業を受け、現在も少なくとも6機以上のタイガーキャットが全米各地のエアショーで元気な姿を披露しているという。

諸元性能表

	F7F-3N	F7F-3
全幅	15.70m	15.70m
〃（主翼折りたたみ時）	9.86m	9.86m
全長	13.83m	13.83m
全高	4.62m	4.98m
翼面積	42.27m²	42.27m²
自重	7,403kg	7,380kg
最大離陸重量	11,666kg	11,670kg
エンジン	P&W R-2800-22W	P&W R-2800-34W
出力（離昇）	2,100hp	2,100hp
最大速度（高度）	700km/h（6,700m）	724km/h（6,580m）
海面上昇率	1,384m/min	1,841m/min
実用上昇限度	12,130m	12,400m
航続距離	2,012km	1,963km（増槽×3）
乗員	2	1
武装	20mm×4、12.7mm×4 [illegible]	20mm×4、12.7mm×4 [illegible] [illegible]

F7F　Bu.No.

XF7F-1	03549、03550	(2)
F7F-1/-1N	80259、80260	
	80262/80293	(34)
XF7F-2	80261	(1)
F7F-2/-2N	80294/80358	(65)
F7F-3/-3N/-3P	80359/80608	(250)
（うち1機80548はXF7F-4Nとなる）		
F7F-4N	80609/80620	(12)
		計364機

TIGERCAT Photo Album

●写真解説：松崎豊一
Photo Caption: Toyokazu Matsuzaki

Photo : NATIONAL ARCHIVES

← テストフライト中のXF7F-1 1号機（03549）。大型のスピナー，ワンピースタイプのウインドシールド，キャノピー後部の透明部とその直後の小型アンテナマスト，機首のプローブなどがプロトタイプの特徴。本機は1943年11月3日に初飛行し，約半年テストに使用されたが，44年5月事故で破損し，その3ヵ月後に除籍処分とされた。生産型と異なり2機の原型は全面ナチュラルメタルフィニッシュで，機首にTESTの文字を記入していた。

Photo : NATIONAL ARCHIVES

→ XF7F-1はテスト中に700km/h近い最高速度と1,200m/minを超える上昇率を記録し，その高性能にホレ込んだ海軍はテスト完了を待たずに単座型F7F-1 500機の発注を行ない，続いて複座夜間戦闘機型の開発を指示した。写真はF7F-1 3号機を複座夜戦プロトタイプにコンバートしたXF7F-2（80261）で，胴体中央部の燃料タンクを縮小し，レーダーオペレーター席を設けている。本機をもとに生産型F7F-2Nが作られた。

Photo : USMC

← 1945年8月20日，沖縄で撮影されたVMF(N)-533のF7F-2N。AN/APS-6レーダーを搭載した複座夜戦F7F-2Nは，1945年1月から実戦部隊への配備が始められ，最初の-2N飛行隊となったVMF(N)-531は終戦の前日に沖縄に到着し，8月17日に同隊のタイガーキャットはVMF(N)-533へ所属替えとなった。この写真はその3日後の撮影で，日本側の降伏受諾後も油断なくCAPミッションを続けていたころである。

Photo : USMC

← 1945年12月10日，北京におけるVMF（N）-533のF7F-2N。バックには海兵隊のF6Fや国民党政府軍のP-51，P-40などの姿も見える。VMF（N）-533は，当時中国内で日本軍の武装解除任務を遂行していた海兵隊地上軍の活動を支援するため，1945年10月沖縄から上海，天津経由で北京南園飛行場に展開した。すでに国民党軍と中共軍の戦闘が各地で始まっており，タイガーキャットは中国におけるアメリカの軍事プレゼンスの一環として，47年1月まで駐留を続けた。

Photo : SMITHSONIAN INSTITUTION

→ 正面から見たF7F-3。タイガーキャットの胴体はダブルワスプ（直径1.34m）を収容したエンジンナセルよりはるかに細く，幅は最大でも1.1mしかなかった。主翼前縁に開口したエアインレットは，内側がオイルクーラー用，外側がキャブレター用である。プロペラはハミルトンスタンダード製の油圧式定速，フルフェザリングタイプで，直径は4.19mある。左ナセル内側の丸い光った部分は外板を磨き上げて，前脚観察用ミラーとしたもの。

Photo : Robert C. Mikesh

← 特徴ある平面形を見せるF7F-3。この写真でも本機の胴体の細さがよく分かる。エンジンナセルと胴体の中間にMk.51ストアパイロンが取り付けられ，1,000lbまでの爆弾または150/300gal増槽の搭載が可能だった。また外翼下面にはシングルポストタイプのMk.9兵装ラックが見られるが，これらには250lbまでの爆弾または5in. HVARを搭載した。内翼の20mm機関砲は長砲身タイプとなったため，主翼前縁から大きく前方に突き出している。

→ 1947年1月中国派遣を終えたVMF(N)-533は，ハワイ，オアフ島のMCASエワへと移り，F7F-3Nを使用して以後2年間同基地をホームベースに活動した。写真は300gal増槽を装備してハワイ上空を訓練飛行中の同隊所属機。F7F各型はなかなか型式の識別が難しいが，SCR-720レーダーを収容したドループ・スヌート・タイプのノーズを持つ-3Nは例外的に識別が容易だ。大型化した垂直尾翼にも注目されたい。

↓ MCASエルトロのフライトラインに並んだVMF（N）-542のF7F-3N。1948年6月の撮影だが，まだジェット全天候戦闘機実用化以前であり，本機の存在価値が充分に認められていた時代である。ただし搭載レーダーはP-61ブラックウイドウやP-82Gツインムスタングと同じSCR-720で，すでに時代遅れの感は否めないものであった。また-3Nは重量増加のため-3より性能が低下しており，最大速度は680km/hがやっとであった。

Photo：USMC

Photo：USMC

Photo : USMC

↑ 外翼下に5in HVARを搭載して北朝鮮軍攻撃に向かうVMF（N）-542のF7F-3N. 胴体後部に記入された部隊名は戦時下のためネガの段階で修正されている。VMF（N）-542は朝鮮戦争が始まって2ヵ月後海路日本に到着し，まず板付基地に展開，1950年9月19日連合軍の支配下に入ったばかりのソウル近郊キンポ（K-14）飛行場へ進出した。同隊のタイガーキャットは翌年3月VMF（N）-513指揮下に移され，52年5月まで朝鮮での作戦に従事した。

↓ 1945年7月（4月という説もある）に撮影されたVMD-254のF7F-3P(D1，80359)。本機は1945年3月10日に初飛行したF7F-3シリーズ初号機にあたり，ロッキードの手で-3Pにコンバートされた。-3Pは胴体後部にカメラ窓（通常はカバーされている）を持っているが，このアングルからでは-3との外見上の相違点は認められない。-3Pは-3と同じ固定武装を備えていたほか，少数機は-3Nと同じ後席透明窓（内部は燃料タンク）を持っていた。

Photo : U.S.NAVY

← 1952年5月朝鮮上空を飛行するHEADRON 1st MAW（第1海兵航空団司令部飛行隊）のF7F-3P（AZ, 80454）。後席の透明部を持つタイプで，その後方にADFループアンテナのフェアリングを装備している。朝鮮戦争当時1st MAWは司令部を伊丹飛行場に置いて朝鮮派遣海兵航空部隊を指揮していたが，団司令C.F.シルト少将はたびたびタイガーキャットに乗って前線視察を行なっていたといわれ，写真の機もそうした用途に用いられていたのかもしれない。

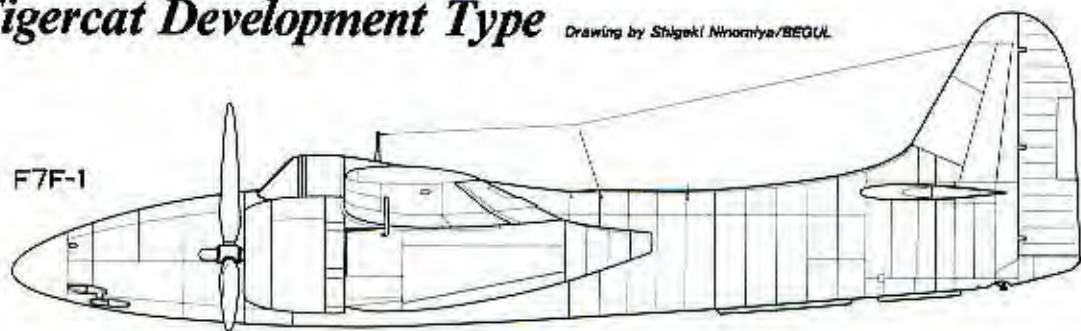
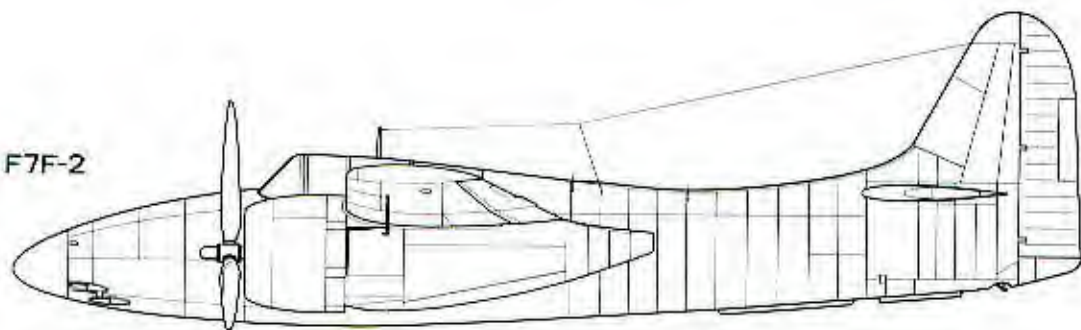
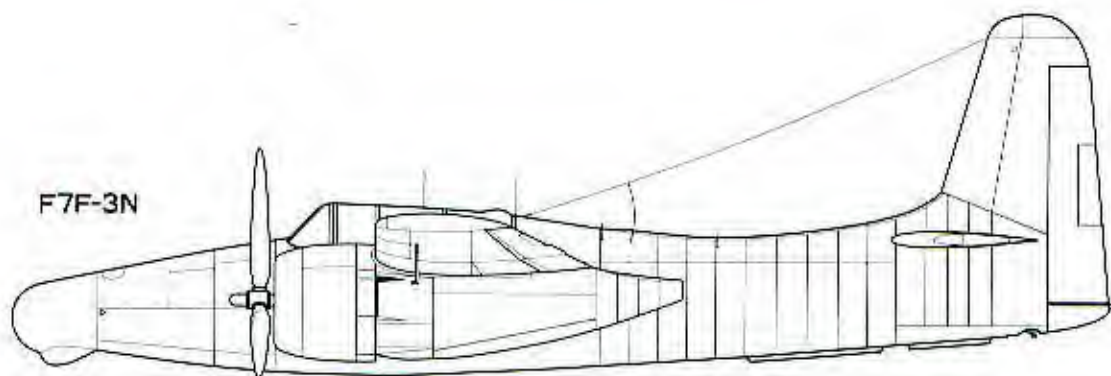
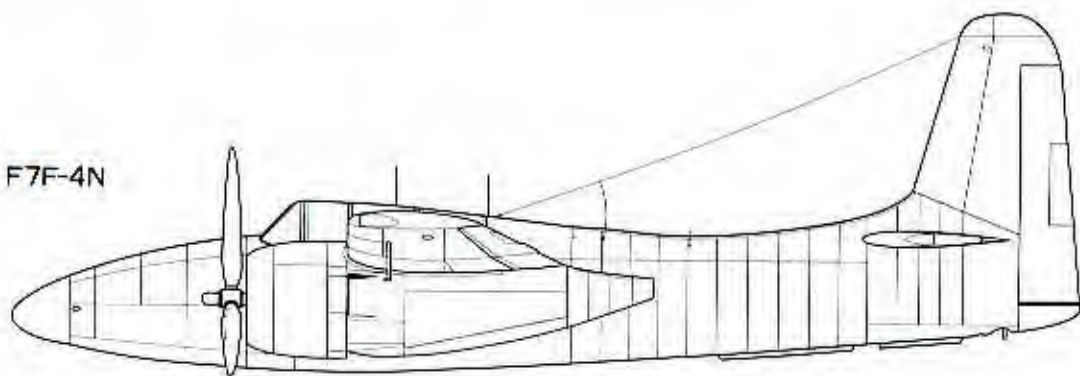
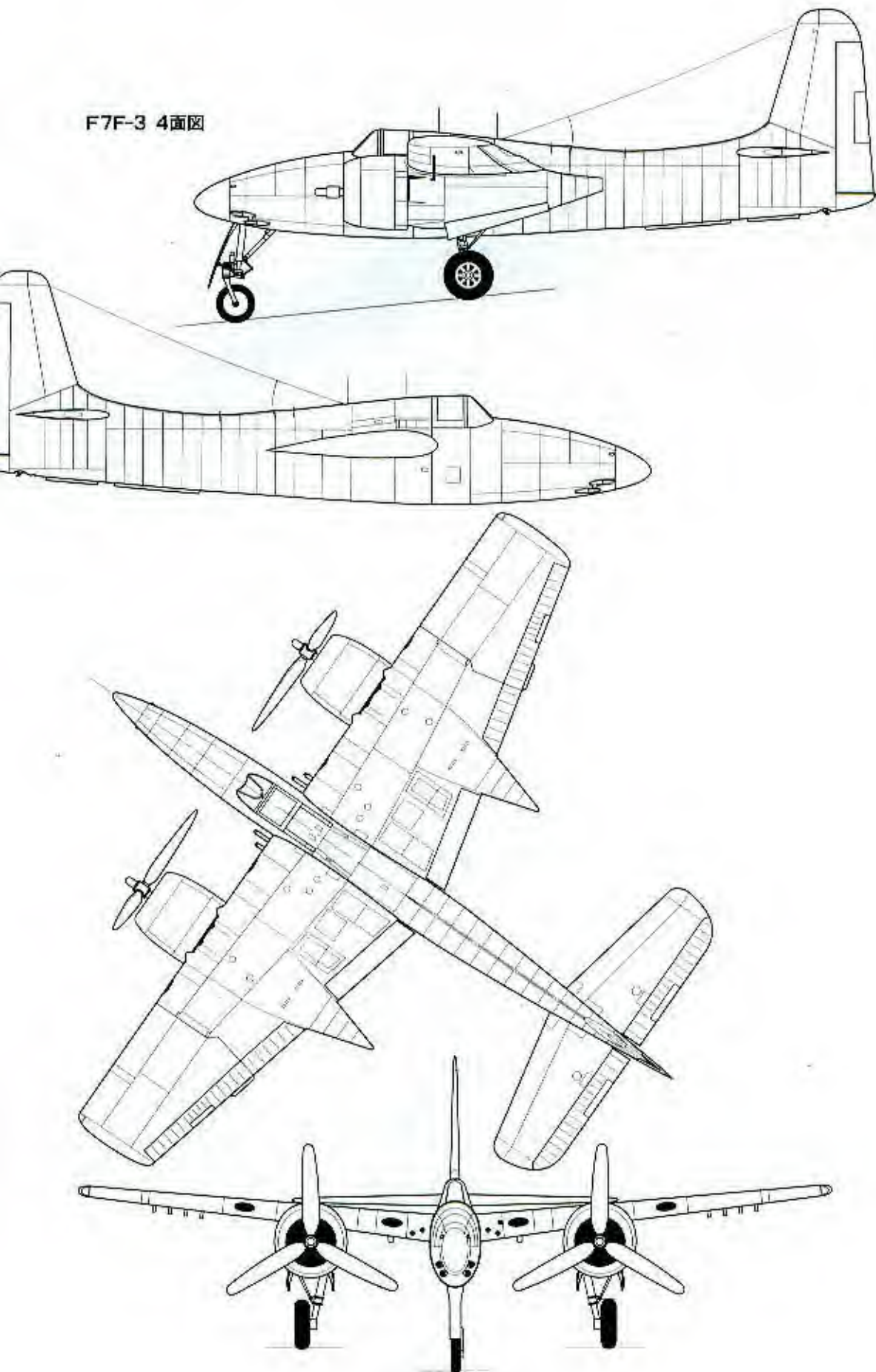
Photo: USMC

→ わずか12機の生産（ほかにプロトタイプ1機）に終わったタイガーキャット最終生産型F7F-4Nの3号機（80611）。レーダーは新型のAN/APS-19に換装されており，レドーム下面がわずかにふくらんでいるのが本型の外形上の特徴。-4Nは本格的な空母上運用を可能とするため，全体の構造を強化し，降着装置のストロークも長くするなどの改良が加えられた。しかし本機の作戦航海を可能とするはずだった大型空母ミッドウェイ級就役時にはすでにジェット艦戦が実用化されており，タイガーキャットの活躍の場は残されていなかったのである。

Photo: Robert C. Mikesh

→ カリフォルニア州サンタローザのSis-Qフライングサービスで消防機として使われていたF7F-3（N7626C）。この写真では取り外されているが，消火剤800galを積むベリータンクが開発されたことにより，タイガーキャットは強力なファイアファイターに変身した。海軍を退役したF7Fの多くが消防機となったが，近年それらを再び元の型にレストアする作業が少しずつ進められており，美しいネイビーブルーに塗り上げられたタイガーキャットをアメリカのエアショーなどで時おり見ることができる。

Tigercat Development Type

Drawing by Shigeki Ninomiya/BEGUL

F7F-3 4面図

横田基地オープンハウス

7月22、23日，在日米空軍横田基地でオープンハウスが行なわれた。今年も両日とも天候に恵まれ，予定されていたC-17やB-1が直前になってキャンセルされたものの，ワールドツアー中のアルバトロスやU-2の飛来など，それなりに話題も豊富であった。また，そのほか飛行機以外にもライブや恒例の大花火大会なども行なわれ，アメリカンな雰囲気いっぱいのイベントとなった。

撮影：本誌編集部

←↑　公式には横田初飛来となった9 RWのU-2R（80-1076）。今回の機体には猫のマークはなく"BB"レターのまま。同機は韓国への台風接近のためか23日1400時に烏山に向けて離陸。デモンストレーションを兼ねてスパイラル・テイクオフを披露した（写真左）

←↑　今回の目玉となったグラマンHU-16Cアルバトロス（N4WT/137908）。同機はワールドツアーの一貫として飛来。このあと次週には里帰りのためMCAS岩国へ向け離陸した。このアルバトロスは当時，実際にNAS岩国に所在したことのある機体。

↑→　三沢へ帰投のためタキシーアウト，離陸後にフライバイを行なう35FW/14FSのF-16Cブロック50（90-0807）。最近では同隊の機体にもインテイク右下にASQ-213 HARMターゲッティング・システム（HTS）が装備されているようだ。

←　オープンハウス中，横田を離陸するハワイANG 176CG/203ARSのKC-135R（62-3514）。

↑　AMCチャーターとして飛来したATIのDC-8。
→　エンジンテストを行なうVMA-542のAV-8B（WH26/162964）。今回のローテーションではひとケタ代のモデックスを与えられた機体はない模様。

←　VMFA-122"クルーセイダース"のF/A-18A（DC01/163132）。同隊は先日，VMFA-115に替わって岩国へローテーション配備されてきたばかりの部隊。本来ならば，今回はVMFA-251"サンダーボルツ"のはずだが，現在空母アメリカに展開中のために同隊が展開したもの。

Illustrated Warplane（折り込みイラスト解説）

作画：小泉和明プロダクション K. KOIZUMI PRODUCTION
解説：八巻芳弘 Yoshihiro Yamaki

日本陸軍に司令部偵察機の概念が生まれたのは、1935（昭和10）年ごろ、航空技研のテストパイロット藤田雄蔵大尉の粘り強い意見具申によるものといわれる。航空作戦上、敵戦闘機より速度に優れ、高空性能もよく長い航続力をもつ偵察機の必要性を訴える意見はついに陸軍上層部を動かし、同年7月、高速連絡機キ15として三菱に2機の試作機が発注された。そして1937（昭和12）年2月末に策定された航空本部研究方針には初めて、単機で敵地後方に深く侵入する戦略偵察機としての司令部偵察機の名称とその任務が明記された。

キ15の1号機は1936（昭和11）年5月に完成して、藤田大尉の操縦で陸軍の要求を上回る480km/h（4,300m）という高速性能を発揮し、朝日新聞社に提供された2号機「神風」は翌年4月6日に立川飛行場を出発、ロンドンまで94時間余で飛行するという高速ぶりを世界に示した。その直後の5月にキ15は陸軍の新方針による初の司偵として制式採用となり、ただちに中国戦線に投入された。

この戦訓から、陸軍は1937年12月に本格的な司令部偵察機キ46の試作を三菱に要求したが、高度で最大速度600km/h（4,000m）、巡航速度400km/h（4,000m）で6時間という当時としては突出した性能を要求したほかは、戦闘機や爆撃機の場合にあるような厳格な要求仕様はなく、設計側の自由裁量にまかせるというおおらかさであった。ただし、水平飛行には写真撮影の障害にならないような安定性と容易な操縦性が求められていた。

久保技師を主務者とする三菱の設計陣は、安全性を考えて三菱製ハ26（離昇出力780hp）の双発とした試作1号機を1939（昭和14）年11月に完成させた。空気抵抗を減らすために胴体を極力細くし、深いエンジン・カウリングと流線形のナセル、主翼、尾翼ともに薄翼を採用するなどの工夫が凝らされていたが、テストでは飛行性能には特段の欠陥は見られなかったものの、最大速度は要求を大きく下回る540km/h（4,100m）止まりで、翌年には100式司令部偵察機I型（キ46-I）として制式採用となったが、結局試作・増加試作機8機、生産型26機が作られただけで終わった。後部座席には自衛用の7.7mm機銃を装備していた。

エンジンを出力向上型のハ102（離昇出力1,080hp）に換装したキ46-IIは1941（昭和16）年3月に試作され、これでようやく最大速度は604km/h（5,800m）、航続時間も400km/h（4,000m）で7時間となったが、全備重量が約200kg増加したのにともない翼面荷重が増加し、着陸速度も増加するという不安面も生まれることになった。キ46-IIは試作機4機、生産型1,093機が量産され、太平洋戦争開戦直前のインドシナ方面での戦略偵察任務に投入されている。

1942（昭和17）年5月にはさらなる性能向上型が要求され、最大速度を650km/hに向上、離着陸を容易にしたキ46-IIIの試作が開始された。エンジンは水メタノール噴射式のハ112-II（離昇出力1,500hp）が指定されたが、直径がハ102より10cmも大きいため操縦席の風防を機首と一体式にして抵抗の減少を図ることになった。

航続性能の向上のために、胴体前部に200ℓタンクを増設、防弾も施されている。胴体下にも600ℓ増加タンクを装備できるようになった。後部座席の7.7mm機銃を撤去したにもかかわらず、これらの改修によって全備重量はII型より600kg以上も増加した。

キ46-IIIの1号機は1943（昭和18年）3月に完成し、テストの結果最大速度は630km/h（6,000m）と要求にはおよばなかったが、航続力と高度10,000m付近での性能は大きく向上した。テストの途中で、ロケット効果と消炎効果を狙い集合排気管を推力式単排気管に変更したことによって、速度が12km/h向上したが、これは後期の生産型に導入されている。さらに後期型のプロペラは効率のよい幅広ブレードに換装されている。キ46-IIIは試作機2機、生産型609機が生産された。

キ46-IIIに排気タービンを装備したキ46-IVは1943年12月に完成したが試作機4機が製作されただけであった。

高性能を誇ったキ46だけに、これを37mm砲装備の防空戦闘機に改造する試みはII型から行なわれていたが、III型の登場をもって本格化した。1944年9月には20mm砲2門搭載のキ46-III乙、続いて37mm斜め銃を追加したキ46-III乙+丙が改造された。

カラー図は400ℓ増槽を装備した第6航空軍隷下司偵隊所属のキ46-III甲。

100式司令部偵察機III型甲（キ46-III甲）の主要諸元：全長11.00m、全幅14.70m、全高3.88m、翼面積32.00㎡、自重3,831kg、全備重量5,724kg、燃料容量1,895ℓ＋400〜600ℓ、発動機　三菱ハ112-II水噴射式空冷星型複列14気筒、離昇出力1,500hp、プロペラ ハミルトン定速3翅、直径2.95m、最大速度630km/h（6,000m）、巡航速度400km/h（4,000m）、上昇力8,000m/20分15秒、実用上昇限度10,500m、航続力4,000km（6時間）、乗員2

三菱100式司令部偵察機Ⅲ甲型（キ46-Ⅲ）／MITSUBISHI TYPE 100 COMMAND RECON. PLANE Mk.Ⅲ-KOH（Ki46-Ⅲ）

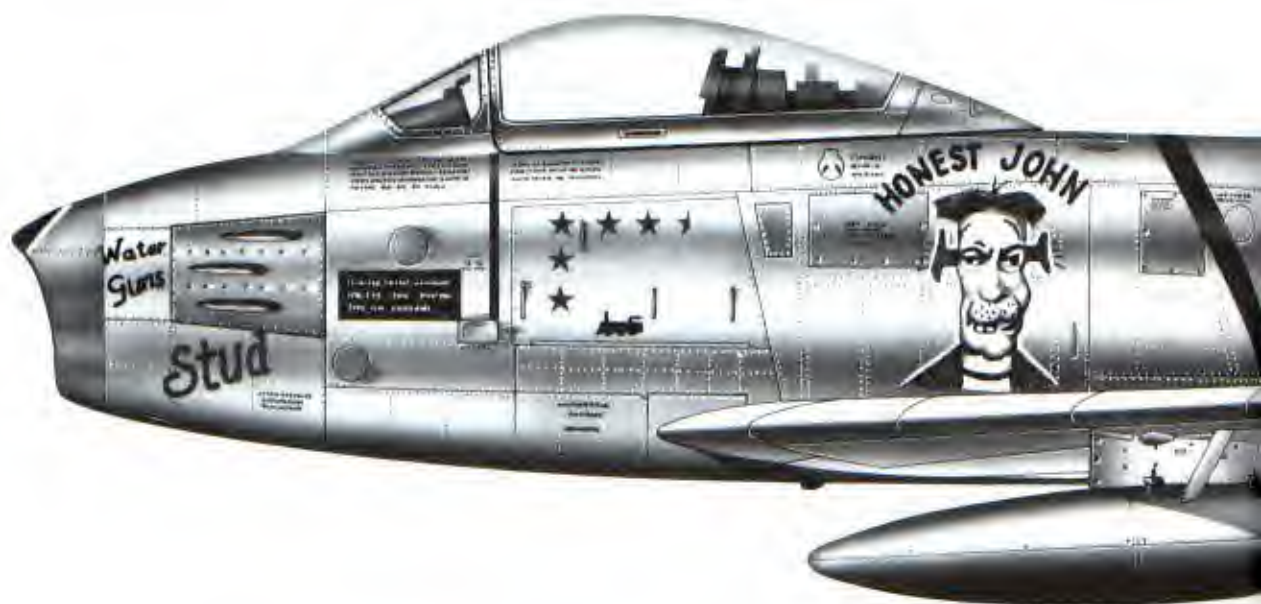
作画：小泉和明プロダクション／K. KOIZUMI PRODUCTION

Photo : USAF

【第41回】ウォーカー M. マヒューリン／アメリカ空軍

Walker M. Mahurin

NORTH AMERICAN F-86E-10-NA 336th FIS/4FIW #51-2747 "HONEST JOHN"

胴体は無塗装銀。胴体と垂直尾翼の帯はイエローに黒フチ。レーダーコーンは茶色。キルマークと"Stud"の文字は赤。"Water guns"と"HONEST JOHN"の文字は黒。イラストの髪は茶て服は赤。

リン機を表わすコードとして使われ，彼の転出後はチャールズ・マタバス大尉がこれを引き継いでいる。キングズクリフで訓練を終え，狼の集団に変身した56FGは，4月5日には最初の巣（パック）であるホーシャム・セイントファイスへ移動した。

ウルフパックにとって最初の実戦任務は3日後の4月8日に記録されており，ハブ・ゼムケ中佐，ローレン・マッコレム少佐，デイビッド・シリング少佐，フィル・タッキー少佐と，佐官だけで"ロデオ"と呼ばれる機銃掃射ミッションを行なった。これは，新着の56FGや78FG，スピットファイアから機種改変した4FGなど，ロデオ任務に適したP-47装備部隊の実質的なデビューで，初陣から5日後の4月13日には掩護機の大半を繰り出す本格的なミッションが始まった。

マヒューリンとってもこれが初陣で，4FGとともにフランスのサントメール飛行場を掃射攻撃している。独空軍はJG26（第26戦闘航空団）"アベビール・ボーイズ"のメッサーシュミットBf109を要撃に上げてきたが，交戦には至らなかった。初の交戦は4月29日，オランダでロデオ任務を行なった際で，戦果はなく，逆に56FGの2機が失われている。

5月4日には4/56FGがベルギーのアンティロープを爆撃するB-17爆撃機54機を護衛する，"ラムロッド"ミッションを行なった。マヒューリンはこの時，4機編隊（フライト）の編隊長を務めていたが，スピットファイア1機を追いかけるフォッケウルフFw190 4機を発見，僚機を率いて攻撃を仕掛けた。しかし，初陣で興奮したのか，マヒューリンはオーバーシュート，まんまと敵機に逃げられてしまう。しかし，少なくともスピットファイアのパイロットが救われたことは間違いない。

ガラントの弟を撃墜？

5月19日，56FGは初めて"サーカス"ミッションを実施する。サーカスというのは少数の爆撃機が囮となり，独空軍の戦闘機をおびき出して攻撃する作戦であったが，ドイツ機の要撃は散発で，1機の戦果もなかった。6月12日になって，56FGはようやく初戦果を記録（62FSのウォルター・クック大尉），翌日にはゼムケ大佐とロバート・ジョンソン中尉も初撃墜するが，マヒューリンにはツキがなかった。

56FGは7月8日，新しい基地ハレ

Illustration : Mototaro Hasegawa

スウォースへ移動。防弾，燃料/酸素系統を強化した新型のP-47Dに機種転換した。マヒューリンの乗機「UN-M」としては，P-47C-5-RE（41-6334）とP-47D-5-RE"SPIRIT OF ATLANTIC CITY N.J."（42-8487）が確認されているが，「米軍機スコア4機」「戦時債券のプロフェッショナル」と揶揄されるように，朝鮮戦争を含めて4回のベイルアウト（うち3回が被撃墜）を記録したマヒューリンだけに，この2機以外の彼のジャグもあったはずだ。ちなみに，ニュージャージー州アトランティックシティはマヒューリン自身とは何の関係もなく，彼の乗機42-8487がこの町の有志が購入した戦時公債で調達されたことに由来している。

彼はP-47D受領からしばらくして（8月12日と推定される），ラムロッド・ミッションの帰路にB-24リベレーター爆撃機と空中衝突，機を捨てた経験を持つ。この時の乗機が「UN-M」なら，少なくとも2機のP-47Dを乗機にしたことになる。なお，B-24は無事着陸したものの，事故原因はマヒューリンの怠慢にあると判断され，彼は1年間の昇進停止処分となった。普通なら少佐に昇進，飛行隊を指揮する経験と資質を持っていたが，しばらく大尉のままだった。ただし技量は群を抜いており，ミッションではしばしば飛行隊を指揮して飛んでいる。

ベイルアウトによってバド・マヒューリンの疫病神は機と運命をともにしたようで，彼は8月17日に初戦果を記録，その後はトントン拍子に撃墜数を上積みしている。初戦果はオランダのブーンスドレヒトを爆撃したB-17に対するラムロッド・ミッションで記録。56FGは17機の独戦闘機を撃墜したが，マヒューリンは2機のFw190を撃墜した。フォッケウルフの1機は，当時の独空軍戦闘機隊総監アドルフ・ガラント大佐（最終撃墜数104機）の弟が操縦していたという説もある。

続いて9月9日にもフォッケウルフを1機，そして10月2日にはメッサーシュミットBf110を3機撃墜。同じくこの日，5機目のスコア記録したゼムケ大佐と共に，航空群で初めて5機以上の戦果を記録している。ただし56FG初エースの栄誉は，時間的にも先に5機目を撃墜したゼムケ大佐に与えられた。

11月3日にBf109とBf110を1機ずつ撃墜したマヒューリンは，総スコアを8機とし，さらに11月26日の

Photo : USAF

P-47"Lucky" の前で記念写真に収まるジョンソン、ゼムケ、マヒューリン（左から）。

ブレーメン・ラムロッドで記録したBf110 3機によって，撃墜数は計11機，VIIIFCで初のダブルエースとなっている。この時，マヒューリンはジョン・トルラック（最終撃墜数7機）を僚機にしており，ハロルド・カムストック（最終撃墜数5機）と僚機からなる第2小編隊が続いた。Bf110の編隊を下方に発見したマヒューリンとトルラックは，スロットルを絞って降下，敵機の背後に回り込んだ。しかし，マヒューリンとトルラックはこの時はぐれてしまい，彼は単機で3機を撃墜，トルラックもやはり単機で1機を撃墜した。

3日後の29日にはさらにBf109を1機撃墜，12月22日に2機のBf109を屠り，14機撃墜とトリプルエースまであと1機まで迫ったところで43年は暮れた。44年に入ると，56FGにはB-10ボムラックを装備したP-47D-15-REの配備が始まったが，全員に行き渡ったわけではないようで，マヒューリンは17機目のスコアを記入した段階で，まだ"スピリット・オブ・アトランティックシティ"を使用していた。

ジョンソンと先陣争い

デビッド・シリング，ロバート・ジョンソン，フランシス・ガブレスキーの3人は，後にドイツ軍から「テリブルトリオ」（恐怖の3人組）と恐れられる56FGを代表するエースで，いわばゼムケの秘蔵っ子であるが，彼ら3人に比べてマヒューリンの知名度は低い。ジョンソンとはトップエースを争うライバル同士であったが，最終的にVIIIFCのトップエースとなる"ガビィ"ガブレスキーとは飛行隊が違う（61FS）こともあって，あまり交流はなかったようだ。マヒューリン自身，戦後のインタビューでガブレスキーとはあまり話したことがないと語っている。

マヒューリンの人となりについて詳しい資料があるわけではないが，個人プレーに走る傾向があったようで，何度か問責を受けたこともある。例の空中衝突事故もあって昇進とは無縁で，年下のガブレスキーが少佐に昇進，61FSの飛行隊長に就任したことも，ふたりの疎遠と無関係ではないだろう。ともあれ，マヒューリン大尉は誰にもまして，飛ぶことが好きだったようで，おまけに技術者志望だけに研究熱心だった。

陸軍は平時の経験からP-47の離陸に際して，スロットルを半開きにするよう指導，実戦においてもこの手順が守られた。しかし，全開で離陸した方がエンジンに対する負担が小さいと考えたマヒューリンは，飛行隊では初めて，常時全開で飛ぶパイロットとなった。またP-47が激しいマイナスGで飛ぶと，オイル供給が絶たれる欠点があることを発見したのも彼で，後期型ではオイルポンプが改良されている。

部下からの信望厚いハブ・ゼムケ大佐とそこに集うエース達，56FGにはこういった同好会的雰囲気が漂う。しかし，休暇やガールフレンドの話ばかりに明け暮れるより，飛行術の研究が好きというマヒューリンにはそぐわない。1月30日にユンカースJu88爆撃機，2月3日にBf109，3月6日にFw190をそれぞれ1機ずつ撃墜，翌々日の8日にはFw190 2機とJu88 1機を餌食にして20機撃墜を記録したマヒューリンだが，月末にはあっけない形で戦線を離脱することになる。

マヒューリンは3月8日，3回目のトリプルキル（3機撃墜）を記録したが，この日，ボブ・ジョンソンもBf109 2機を撃墜して20機目に達

しており，ライバル同士の一騎打ちはしばらく続くと思われた。しかし，ジョンソンは1週間後の15日，初のトリプルキルとしてBf109 1機，Fw190 2機を撃墜，マヒューリンには戦果がなく，単独のトップエースに返り咲いている。

当時，ほとんどのエースパイロットが目指していたのが，第一次大戦の米人トップエース，エディ・リッケンバッカーの撃墜記録，26機に並び，追い越すことで，太平洋戦線では43年1月15日に海兵隊のジョー・フォスがタイ記録を達成，44年4月12日には5AF/VFC（第5航空軍第5戦闘機軍団）のリチャード・ボング（最終撃墜数40機）がトリプルキルで25機から28機に延ばし，米人の最高記録を一気に更新した。

しかし欧州の空では，リッケンバッカーが依然として記録保持者だった。44年4月8日，4FGのドナルド・ジェンタイル（最終撃墜数19.83機）が対地攻撃での戦果を含めて記録を更新したが，地上での戦果をスコアに含めるのはⅧFCのみの特例で，撃墜数のみでリッケンバッカーを凌ぐと目されていたのは，ボブ・ジョンソン（23機），バド・マヒューリン（20機），そして56FG第2のジョンソン，ジェラルド"ジェリー"ジョンソン（17機）であった。

結局3人のマッチレースは，3月25日にマヒューリンとジェリー・ジョンソンが相次いで撃墜され，ボブ・ジョンソンが勝ち残ることになる。この辺については，ジョンソンを特集した94年10月号の本項（P.146～152）を参照していただくとして，話を先に進めよう。

被撃墜，そして太平洋に

マヒューリンが欧州戦線における最後の戦果を記録するのは，初の被撃墜を経験した3月27日のことである。2月後半のいわゆる"ビッグウィーク"に続いて，8AFでは3月4日から本格的ベルリン爆撃，"ビッグB"を開始する。その一方で，ノルマンディ上陸作戦，いわゆるオーバーロード作戦を目前に控え，フランス各地の飛行場爆撃も激しさを増す。3月27日，56FGに与えられた任務はボルドー周辺の飛行場に1,000トン近い爆弾を投下する爆撃機の護衛で，各航空群から960機におよぶ護衛戦闘機が駆り出された。

いわゆるラムロッド・ミッションだが，飛行場上空では戦闘機による掃射攻撃"ロデオ"も行なわれ，この日だけで空中で12機，地上で24機，水上で2機のドイツ機を破壊した。しかし，ドイツ側の抵抗も熾烈で，爆撃機6機，戦闘機10機が未帰還となった。そして56FGでは，エース2名を含めた4機が未帰還と，部隊史に残る一日となった。

撃墜されたふたりのエースのうち，ジェリー・ジョンソンは対空砲火の餌食となったもので，無事脱出，捕虜にもならずにイギリスへ戻った。マヒューリンの方はドルニエDo217爆撃機に食らいつき，致命傷を負わせたところで後部銃座の反撃を受け，最初の被撃墜を経験する。炎上する機体からの脱出には成功したが，そのどさくさで護身用のコルト・ガバ

Photo: USAF

14機目の撃墜を記録，帰投後にジョンソンに祝福されるウォーカー"BUD"マヒューリン（写真左）。後ろではクルーチーフが14個目のスコアを記入している。

'95 10 航空ファン KOKU-FAN

T1003743101156

©by BUNRINDO Co., Ltd.　Printed in Japan
発行：株式会社文林堂　印刷：共同印刷株式会社

雑誌03743-10